



TIEHALLINTO

## Valtatien 3 ja 19 liittymäalueen tieverkko- ja aluevaraussuunnitelma

Jalasjärvi



# **Valtatien 3 ja 19 liittymäalueen tieverkko- ja aluevaraussuunnitelma**

**Jalasjärvi**

**Tiehallinto**  
Vaasan tiepiiri  
Vaasa 2006

*Valokuvat: Jalasjärven kunta / Ilmakuva Vallas, Juha Raappana Plaana Oy*

Kartat:

© Jalasjärven kunta

© Maanmittauslaitos lupanro 20/MYY/05

© Genimap Oy, Lupa L4356

Edita Prima Oy

Helsinki 2006

Julkaisua saatavana:

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri ja

Jalasjärven kunta



**Vaasan tiepiiri**

Korsholmanpuistikko 44

PL 93

65101 VAASA

Puhelinvaihde 0204 22 157

**Jalasjärven kunta**

Kirkkotie 4

PL 12

61601 JALASJÄRVI

Puhelinvaihde (06) 4580 111



## **TIIVISTELMÄ**

Suunnittelukohde sijoittuu Jalasjärven kunnan pohjoisosaan valtatie 3 ja 19 liittymän sekä ja maantien 672 (Tokerontien) muodostamaan kolmioon. Valtatie 3 ja maantien 672 liittymien ympäristöön sijoittuu Jokipiin kylä. Valtatiet 3 ja 19 ovat molemmat ehdolla valtakunnalliseen runkotieverkkoon. Valtatie 3 kuuluu lisäksi erikoiskuljetusten tavoiteverkkoon.

Työn tavoitteena on laatia valtateiden 3 ja 19 tieverkko- ja aluevarausuunnitelma, jossa selvitetään valtateiden 3 ja 19 linjaukset, keskinäiset liittymäratkaisut sekä ne toimenpiteet, joilla valtateiden liikenteen sujuvuus ja turvallisuus varmistetaan tulevaisuudessa. Lisäksi tavoitteena on esittää suunnitelmassa miten tien lähiympäristöön mahdollisesti kohdistuvat haittavaikutukset, kuten melu ja päästöt, hoidetaan.

### **Tavoiteverkkovaihtoehdot ja valinta**

Tieverkkosuunnittelussa on ollut mukana kolme vaihtoehtoista päätieverkkoa ja maankäytön rakennemallia. Näistä kaksi vaihtoehtoa on perustunut pääteiden linjauksen ja eritasoliittymän osata aikaisemmin laadittuihin suunnitelmiin. Vaihtoehtojen vaikutuksia on selvitetty liikenteen, liikenneturvallisuuden, maankäytön ja ympäristön sekä teiden rakentamiskustannusten osalta.

Tavoiteverkon valinnan yhtenä merkittävänä valintaperusteena oli hankkeen kokonaistaloudellisuus mukaan lukien maankäytön hyödyt. Vaihtoehtojen karsimiseen ja valintaan ovat lisäksi vaikuttaneet osaltaan myös työn aikana käyty laaja vuoropuhelu (kunnan päättäjät, asukkaat, viranomaiset, sidosryhmät, lehdistö). Vaihtoehtojen vaikutustarkastelujen, vertailujen ja vuoropuhelujen kautta on saatu valittua tulevaisuuden tavoiteverkko tarkempaan jatkosuunnitteluun.

### **Valitun tavoiteverkko ja sen tarkentaminen**

Valittu tavoitetieverkko perustuu pääteiden osalta vuoden 1988 yleissuunnitelman mukaiseen valtatie 3 itäiseen linjausvaihtoehtoon ja pääteiden perusverkon eritasoliittymään.

Valtatien 3 linjausta on tarkennettu alkuosalla. Valtateiden 3 ja 19 eritasoliittymää on parannettu ja ramppijärjestelyjä muutettu aikaisemman yleissuunnitelman ratkaisusta. Sisäinen liikenne on eroteltu pitkämatkaisesta liikenteestä jatkuvilla rinnakkaistieyhteyksillä. Kevyen liikenteen yhteyksiä on täydennetty väylin ja alikulujärjestelyin. Tavoiteverkkoon on esitetty myös varaus uudesta valtatie 19 suuntaisesta itäisestä rinnakkaistieyhteydestä. Vaiheessa 2 on Jokipiin esitetty toteutettavaksi valtatie 3 ja Kauhajoentien (mt 672) perusverkon eritasoliittymä.

### **Vaikutukset**

#### Tieverkko ja liikenne

Valittu tavoiteverkko on tieverkollisesti selkeä ja liikenteellisesti toimiva ratkaisu. Valtateiden eritasoliittymä turvaa liikenteen sujuvuuden ja mahdollistaa maankäytön kehittämisen ja hyvät liikenneyhteydet päätieverkkoon. Tavoiteverkkossa pitkämatkainen ja sisäinen liikenne saadaan eroteltua toiminnallisesti oikeille väylille. Tavoiteverkko täyttää liikennejärjestelyjen osalta valtakunnan runkotieverkolle asetetut sujuvuus-, palvelutaso-, liittymäjärjestely- ja turvallisuustavoitteet. Valtatie 3 suunnan liikenteelle ja erikoiskuljetuksille saadaan sujuva yhteys myös eritasoliittymän kohdalla. Myös valtatie 19 suunnan liikennöinti ja liikenneturvallisuus paranevat nykyisestä.

Nykyinen valtatie 3 ja osa valtatiestä 19 voidaan hyödyntää sisäisen liikenteen väylänä ja teiden varteen voidaan kehittää maankäyttöä. Sisäiselle auto- ja kevytliikenteelle saadaan muodostettua hyvät ja turvalliset liikenneyhteydet.



### Liikenneturvallisuus

Pääteiden korkealuokkaisella geometrialla, eritasoliittymillä, risteysjärjestelyillä sekä liittymien kääntymiskaistajärjestelyillä varmistetaan hyvä liikenneturvallisuus. Sisäisen tieverkon yhteyksien kehittämisellä parannetaan suunnittelualueen auto- ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä varmistetaan hyvä liikenneturvallisuus. Jokipiin alueen tiejärjestelyillä parannetaan alueen liikenneyhteyksiä ja liikenneturvallisuutta. Kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisellä parannetaan kevyen liikenteen houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta.

### Maankäyttö

Valtatien 3 uusi ohikulkulinjaus mahdollistaa hyvin maankäytön kehittämisen nykyisten syrjään jäävien valtateiden varsille. Maankäyttö rajautuu hyvin uuden ja vanhan valtatie 3 väliselle alueelle. Valtatie 3 estevaikutus vähenee nykyisestä. Palvelu- ja teollisuusrakentamisen alueesta saadaan muodostettua yhtenäinen kokonaisuus. Alueen liikenteellinen asema on hyvä alueen sijoituessa lähelle pääväyliä ja uutta eritasoliittymää. Uutta asutusta voidaan sijoittaa valtatie liikennemelusta syrjään jäävälle Hynynvuoren alueelle ja Jalasjärven ranta-alueelle. Sisäisen tieverkon täydentämisellä ja uusilla alkukuyhteyksillä turvataan nykyisen maankäytön liikenneyhteydet sekä uusin alueiden käyttöönotto mm. uuden tielinjauksen itäpuolella.

### Ympäristö

Suunnittelualueelle ei sijoitu pohjavesialueita eikä suojelukohteita. Uusi valtatie 3 linjaus sijoittuu pääosin metsämaisemaan ja häiriöt jokilaakson kulttuurimaisemaan jäävät vähäisiksi. Uuden tielinjauksen alueella ei ole todettu olevan sellaisia luonnonarvoja, jotka estäisivät tien uuteen paikkaan rakentamisen. Valtatie 3 siirto uuteen paikkaan vähentää merkittävästi nykyisen valtatie varren asutuksen liikennemeluhaittoja Jokipiin suunnalla.

### Vaiheittain toteutus

Tavoiteverkkoratkaisu perustuu pääosin kerralla toteutettavaan kokonaisratkaisuun. Ratkaisusta osa voidaan toteuttaa vaiheittain. Mm. Jokipiissä valtatie 3 ja Tokerotien (mt 672) perusverkon eritasoliittymä risteysliitteenä on esitetty toteutettavaksi vaiheessa 2. Tavoiteverkossa on ylipitkän aikavälin tieverkollisena varauksena esitetty suunnittelualueen itäosan valtateiden suuntainen rinnakkaistieyhteys. Kiertoliittymäratkaisua ei hyväksytty välivaiheessakaan runkoteiden pääliittymään. Välivaiheessa voidaan parantaa nykyisten tasoliittymien turvallisuutta kaistajärjestelyin, porrastuksin, kevyen liikenteen ja yksityistiejärjestelyin. Maankäyttöä voidaan jossain määrin hallitusti kehittää vaiheittain tukeutumalla nykyisiin yhteyksiin ja liittymäjärjestelyihin.

### Kustannukset ja talous

Tavoiteverkon vaiheen 1 tieratkaisujen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 14,6 miljoonaa euroa vuoden 2005 kustannustasossa. Em. lisäksi Jokipiin eritasoliittymäratkaisun (vaihe 2) rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 1,7 miljoonaa euroa. Maankäytön kehittämisen kustannuksia ei ole arvioitu. Aikaisemman yleissuunnitelman perusteella arvioituna tavoiteverkko ei ole yksistään liikennetaloudellisesti kannattava. Maankäytön kehittämishyödyt huomioituna saadaan ratkaisusta yhteiskuntataloudellisempi.

### Jatkosuunnittelu

Suunnitelma palvelee jatkosuunnittelua tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa. Valittu tieverkkoratkaisu edellyttää tarkemman yleissuunnitelman laatimista ja kaavamuutoksia. Suunnitelmaratkaisuilla voidaan turvata tieverkon toimintaedellytykset ja maankäytön kehittäminen pitkälle tulevaisuuteen.

## ESIPUHE

Valtateiden 3 ja 19 tieverkko- ja aluevaraussuunnitelman ovat teettäneet tilaajina Tiehallinnon Vaasan tiepiiri ja Jalasjärven kunta. Suunnittelutyöstä on vastannut pääkonsulttina Plaana Oy. Suunnittelutyö on käynnistynyt kesällä 2005.

Suunnittelua varten perustettuun projektiryhmään ovat kuuluneet seuraavat tilaajien ja konsulttien edustajat:

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| • Unto Mäkinie                     | Tiehallinto Vaasan tiepiiri                     |
| • Markku Järvelä                   | Tiehallinto Vaasan tiepiiri                     |
| • Antti Rantakokko (-> 26.10.2005) | Jalasjärven kunta                               |
| • Ahti Arokallio (27.9.2005 ->)    | Jalasjärven kunta                               |
| • Martti Väyrynen                  | Jalasjärven kunta                               |
| • Sulo Kuopusjarvi                 | Jalasjärven kunta                               |
| • Jaakko Ventelä                   | Jalasjärven kunta, osayleiskaavatyöryhmän jäsen |
| • Reijo Asunmaa                    | Jalasjärven kunta, osayleiskaavatyöryhmän jäsen |
| • Sisko Salovaara                  | Jalasjärven kunta, osayleiskaavatyöryhmän jäsen |
| • Anne Orajärvi                    | Jalasjärven kunta osayleiskaavatyöryhmän jäsen  |
| • Jorma Ollila                     | Etelä-Pohjanmaan liitto                         |
| • Hannele Wilhelms-Holmsten        | Ympäristökeskus                                 |
| • Liisa Märijärvi-Vanhanen         | Maa- ja Vesi Oy                                 |
| • Jorma Hämäläinen                 | Plaana Oy                                       |
| • Juha Raappana                    | Plaana Oy.                                      |

Tieverkko- ja aluevaraussuunnitelman tieverkkovaihtoehtoja sekä maankäytön rakennemalleja on työn aikana esitelty kunnassa tiedotusvälineille, luottamushenkilöille sekä asukkaille.

Suunnitelman tieverkkovaihtoehtoilte tehtiin ennen lopullisen ratkaisuvaihtoehtdon valintaa ns. ulkoinen liikenneturvallisuustarkastus. Tarkastuksen teki Mikko Uljas Oy Talentek Ab:stä.

Työ on tehty vuorovaikutteisesti Jalasjärven keskustan ja ympäristön osayleiskaavan kanssa (Maa ja Vesi Oy).

Plaana Oy:stä suunnittelutyöhön ovat osallistuneet projektipäällikkönä Jorma Hämäläinen, pääsuunnittelijana Juha Raappana, ympäristösuunnittelijana Eeva Huuhtanen ja liikennesuunnittelijana Sami Stenius. Ali-konsulttina suunnittelutyössä on ollut Näkymä Oy, jossa työhön on osallistunut maisema-arkkitehti Tiina Perälä. Jalasjärven kunnan maankäytön asiantuntijana on suunnittelutyöhön osallistunut Liisa Märijärvi – Vanhanen Maa ja Vesi Oy:stä.

Vaasassa helmikuussa 2006

Tiehallinto, Vaasan tiepiiri ja  
Jalasjärven kunta

## SISÄLTÖ

1	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	9
1.1	Suunnittelualue	9
2	LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	10
3	LÄHTÖTIEDOT	11
4	NYKYTILAN KUVAUS	12
4.1	Tie- ja liittymäjärjestelyt	12
4.2	Liikennemäärät ja liikenne-ennuste	13
4.3	Liikenneturvallisuus	15
4.4	Maankäyttö	17
4.5	Ympäristö	21
5	ONGELMA-ANALYYSIÄ	22
6	TIEVERKKOSUUNNITTELU	23
6.1	Tieverkkovaihtoehdot ja vaikutukset	23
6.2	Vaihtoehtojen liikenneturvallisuustarkastus	28
6.3	Vuorovaikutteisuus	28
6.4	Tavoiteverkon valinta	29
6.5	Tavoiteverkon jatkosuunnittelu	29
6.6	Tavoitetieverkko ja sen vaikutukset	30
7	JATKOSUUNNITTELU	35
7.1	Suunnitelman käsittely	35
7.2	Tiesuunnittelun tarkentaminen	35
	LÄHDELUETTELO	36
	LIITTEET	37



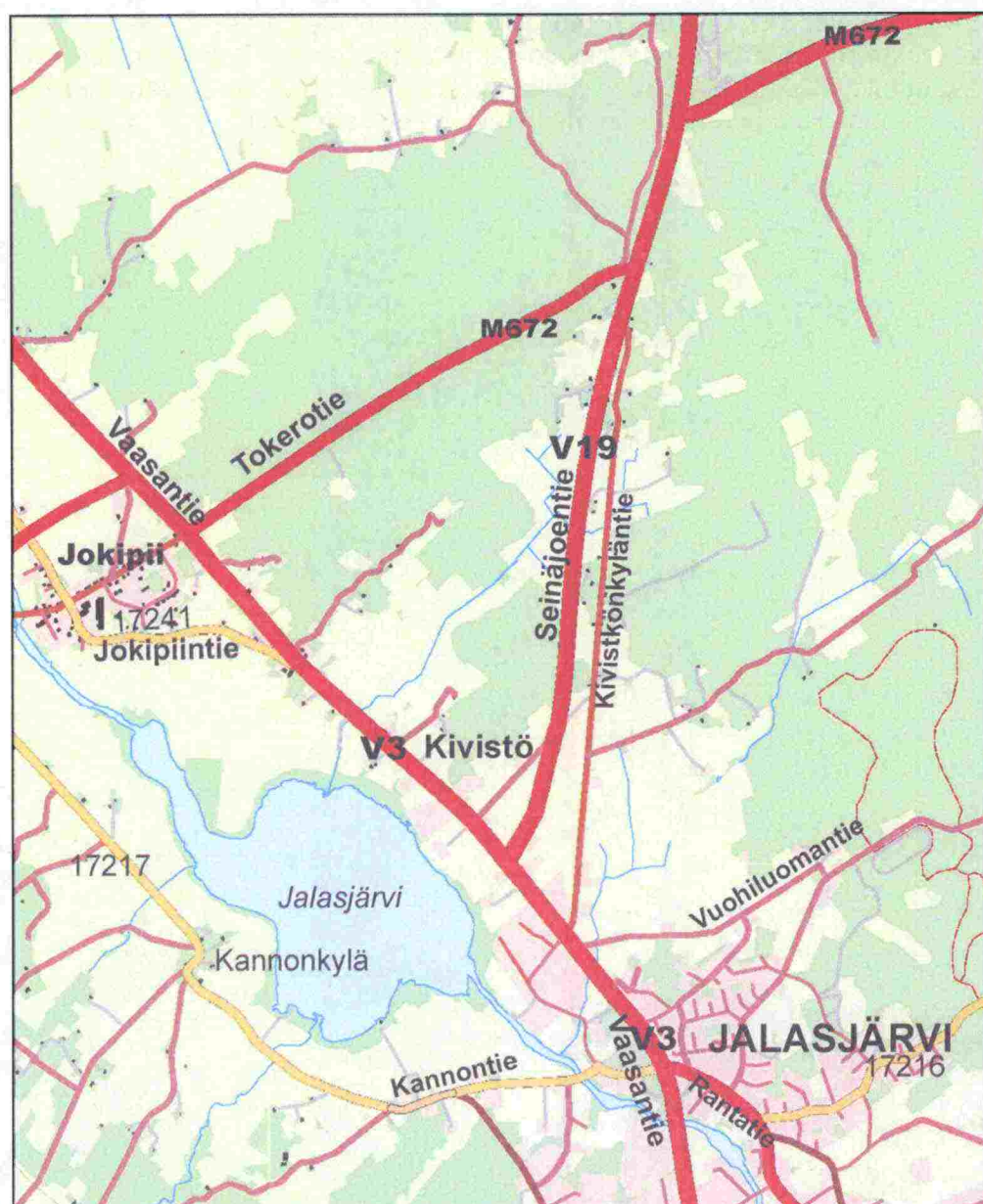


# 1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Suunnittelualue

Suunnittelukohde sijoittuu Jalasjärven kunnan pohjoisosaan valtatie 3 ja 19 liittymän sekä ja maantien 672 (Tokerontien) muodostamaan kolmioon. Valtatie 3 ja maantien 672 liittymien ympäristöön sijoittuu Jokipiin kylä.

Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä ja osa kansainvälistä Eurooppateiden verkkoa (E12). Tie on myös osa yleiseurooppalaista TEN-teiden verkkoa. Molemmat valtatiet 3 ja 19 ovat ehdolla valtakunnalliseen tieverkon ydinverkkoon eli runkoverkkoon. Valtatie 3 kuuluu lisäksi erikoiskuljetusten tavoiteverkkoon, jossa erikoiskuljetuksen korkeus ja leveys on 7 metriä.



Kuva 1. Suunnittelualue ja sen tieverkko.

## 2 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Työn tavoitteena on laatia valtateiden 3 ja 19 tieverkko- ja aluevaraus suunnitelma, jossa yleissuunnitelmatarkkuudella esitetään vaiheittain tavoitteelliseen tasoon parannetut valtatiet sekä niihin liittyvät muut väylät.

Tavoitteena on selvittää valtateiden 3 ja 19 linjaukset, keskinäiset liittymäratkaisut sekä ne toimenpiteet, joilla valtateiden liikenteen sujuvuus ja turvallisuus varmistetaan tulevaisuudessa. Lisäksi tavoitteena on esittää suunnitelmassa miten tien lähiympäristöön mahdollisesti kohdistuvat haittavaikutukset, kuten melu ja päästöt, hoidetaan.

Suunnitelma on laadittu tiiviissä yhteistyössä samanaikaisesti laadittavana olevan yleiskaavatyön kanssa.

Suunnitelman tavoitteena on palvella jatkosuunnittelua tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa. Suunnitelmalla voidaan tällöin turvata tien toimintaedellytykset tulevaisuudessa eikä toisaalta avoimet väyläratkaisut tilavarauksineen ole esteenä suunnittelualueen maankäytön kehittämiselle.



### 3 LÄHTÖTIEDOT

Työn taustana ja lähtökohtina ovat aiemmin laaditut selvitykset ja suunnitelmat kuten

- valtatie 3 yleissuunnitelma Kaunismäki – Jokipii v. 1988
- valtatie 3 Tampere – Vaasa ja valtatie 19 Jalasjärvi – Uusikaarlepyy – yhteysväliselvitykset
- valtatie 3 parantaminen Ylöjärvi – Vaasa, kehittämissuunnitelma v. 2005
- valtatie 3 ja 19 liittymän toimenpideselvitys, Vuohiluoman liittymä v. 2003.

Suunnittelun lähtötietoina on käytetty maantieverkon osalta suunnittelualueen tiestön tie- ja liikennetietoja (tie-, silta- ja onnettomuusrekisterit). Lisäksi on selvitetty suunnittelualueen maankäyttö- ja ympäristötiedot muista paikkatietorekistereistä, aikaisemmista suunnitelmista ja kaavoista.

Liikenneturvallisuuden osalta on selvitetty tiepiirin onnettomuusrekisteristä suunnittelualueen maanteillä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosilta 2000 – 2004 (5-vuotisjakso).

Käytössä ovat olleet laadittavana olevan Jalasjärven keskustan ja ympäristön yleiskaavoituksen liittyvät kulttuuriympäristöä ja maisemaa koskevat erilliselvitykset (Maa ja Vesi Oy). Lisäksi työn aikana on tehty erillinen luontotoselvitys valtatie 3 uuden ohikulkutielinjauksen alueelta (Maa ja Vesi Oy).

## 4 NYKYTILAN KUVAUS

### 4.1 Tie- ja liittymäjärjestelyt

Suunnittelualueella valtatien 3 ja 19 nykyistä pääliittymää ollaan parhaillaan parantamassa tasoliittymänä. Liittymään rakennetaan erillinen oikeaan kääntyvien kaista Jalasjärven keskustasta Seinäjoen suuntaan kääntyville (kuva 2).



Kuva 2. Vuohiluoman pääliittymän parantaminen kuvattuna Vaasan suuntaan.

Valtatien 3 leveys vaihtelee 8,5 – 10,5 metriin (päälysteleveys 8 – 10 m). Valtatien 3 kapeampi osuus sijoittuu Vuohiluomantien liittymästä (vt 19) Vaasan suuntaan. Valtatien 19 leveys on suunnittelujaksolla 10,5 metriä (päälysteleveys 10 m). Muiden suunnittelualueen yleisten teiden leveys vaihtelee 6,5 - 7 metriin (Tokerotie ja Jokipiintie). Alavuden suunnan seututie (mt 672) on leveydeltään 8 metriä.

Suunnittelualueen valtateiden kunto ja geometria ovat hyvät. Valtateiden nopeusrajoitus vaihtelee 80 – 100 km/h:ssa. Valtatien 3 nopeusrajoitus on Jokipiisiin saakka 80 km/h. Jokipiintien nopeusrajoitus vaihtelee 40 – 60 km/h. Kauhajoentiellä ja Tokerotiellä (m672) on lyhyet 60 km/h nopeusrajoitukset pääteiden lähestymisjaksoilla. Keskeneräisen liittymäjärjestelyn vuoksi on Vuohiluoman risteysalueella ollut voimassa työnaikainen 50 km/h nopeusrajoitus.

Valtatie 3 on valaistu koko suunnittelualueella 4,5 km:n matkalta. Valtatie 19 on valaistu 2,6 km:n matkalta (13 %) liittymäalueilla. Vuohiluomantien liittymästä pohjoiseen on noin 2,5 km:n valaisematon osuus. Tokerotie on valaisematon liittymien läheisyyttä lukuun ottamatta.

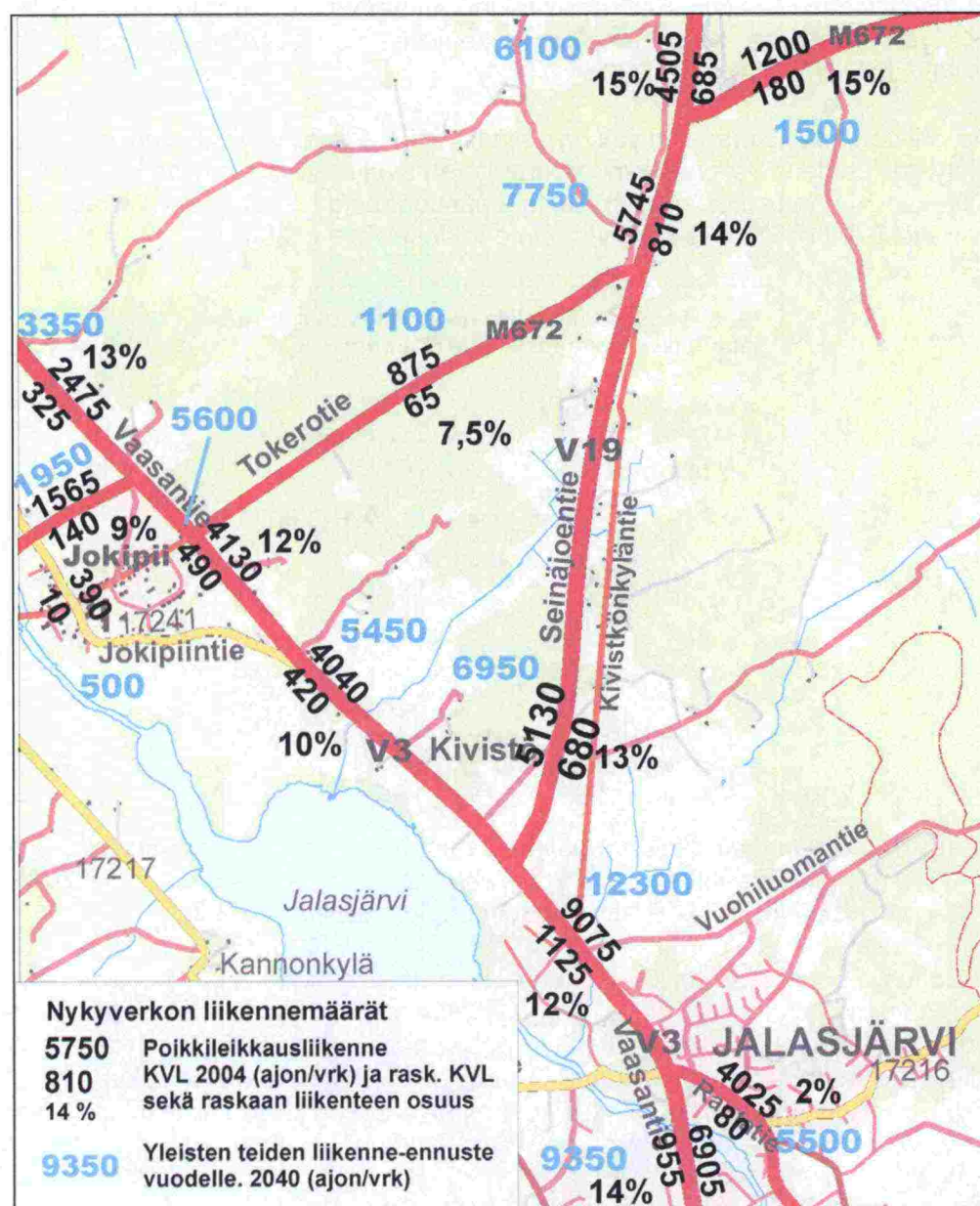
Suunnittelualueen valteille ei sijoitu nykyisin merkittäviä siltoja eikä kevyen liikenteen alikulkukäytäviä. Valtatien 3 varressa kulkee erillinen kevyen liikenteen väylä Jokipiisiin saakka. Valtatien 19 suunnan kevyen liikenteen yhteytenä palvelee rinnakkaistienä toimiva päällystetty Kivistönkylän yksityistie.

Valtatiejaksoille ei ole rakennettu riista-aitoja.



## 4.2 Liikennemäärät ja liikenne-ennuste

Tiehallinnon tierekisteritietojen mukaan vuoden 2004 keskimääräinen poikkileikkausliikenne (KVL ajon/vrk) vaihtelee valtatiellä 3 suunnittelualueella noin 9 100 – 2 500 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä 1 125 – 325 rask. ajon/vrk (osuus 10 – 13 %). Valtatien 19 vuorokausiliikennemäärä vaihtelee noin 5 150 – 4 500 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä 680 – 810 rask. ajon/vrk (osuus 13 – 15 %). Muiden maanteiden liikennemäärät ovat noin 1 500 ajon/vrk tai sen alle (kuva 3). Yleisen tieliikenteen kasvuennuste 2004 - 2040 on tiepiirin valtateilla keskimäärin 33 % (Lähde: Tieliikenne-ennuste 2004 – 2040). Yleisen liikenteen kasvun lisäksi alueen maankäytön kehittyminen synnyttää lisäliikennettä tieverkolle.



Kuva 3. Nykyverkon vuoden 2004 KVL-poikkileikkausliikennemäärät (ajon/vrk ja rask. ajon/vrk) sekä raskaan liikenteen %-osuus. Lisäksi maantieliikenteen perusennuste vuodelle 2040 ajon/vrk.



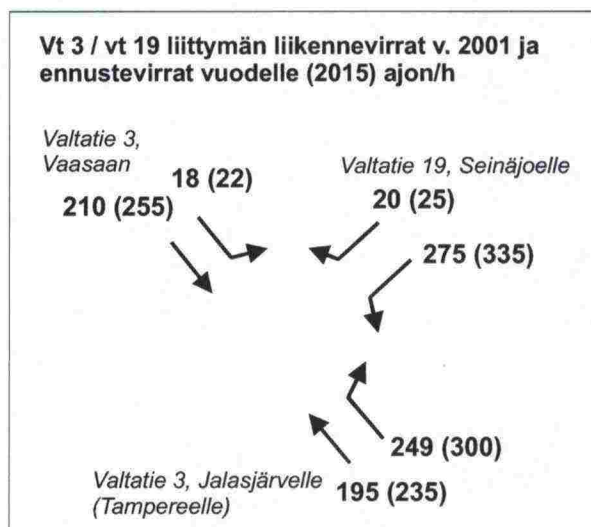
Suunnittelualueen valtateiden liikennöitävyydessä ei ole nykyisin eikä ennusteliikenteellä merkittäviä puutteita. Ainoastaan valtatie 3 vilkkaimmalla osuudella, Jalasjärven keskustan ja valtatie 19 liittymän välillä, tasoliittymät heikentävät liikennöitävyyttä ja liikenneturvallisuutta jo nykyisin. Ongelma korostuu etenkin Vuohiluoman pääliittymässä (vt3 / vt 19). Ongelmat pahe-nevat liikennemäärien ja maankäytön kasvaessa.

### Valtatien 3 ja 19 pääliittymän toimivuus

(Lähde: Vt3 / 19 liittymän toimenpideselvitys v. 2003)

Vuohiluoman pääliittymässä (vt3 / vt19) on suoritettu liikennelaskentaa vii-kolla 41 vuonna 2001. Laskennan mukaan liittymään saapuu noin 9640 ajo-neuvoa vuorokaudessa, joista raskaiden ajoneuvojen osuus on noin 13 %. Kevyttä liikennettä (jk+pp+mpo) oli laskenta-ajankohtana 163, joista noin 40 ylitti valtatie 3.

Vuohiluoman liittymän välityskyvyn riittävyyttä on arvioitu Tiehallinnon "Taso-liittymät"- ohjeen välityskykynomogrammien avulla. Välityskykyarvot on tehty liittyvän suunnan liikennevirroille ja pääsuunnasta vasempaan kääntyvälle virralle (Lähde: Vt3 / 19 liittymän toimenpideselvitys v. 2003).



Kuva 4. Suunnittelualueen pääliittymän liikennevirrat ja poikkileikkausliikennemäärät vuonna 2001 sekä suluissa ennuste vuodelle 2015. (Lähde: Vt3 / 19 liittymän toimenpideselvitys v. 2003).

Mitoitusliikennemääränä on käytetty laskentaviikon vilkkainta henkilöautoliikennetuntia, joka oli klo 15 – 16. Nykytilanteessa liittyvän suunnan (vt 19 tulosuunta) kuormitusaste on 0,46 ja palvelutaso tyydyttävä C. Käytännössä liittyvälle suunnalle muodostuu vilkkaimpien tuntien aikana pitkiäkin jonoja. Päätieltä vasempaan kääntyvä liikennevirta Vaasan tulosuunnasta on pieni eikä välityskyvyssä ole ongelmia.

Liikenteen kehitysarviossa vuoteen 2015 saakka on liikenteen vuotuiseksi kasvuksi arvioitu 1,4 %. Vuoden 2015 ennusteliikennevirroilla liittymään saapuvien ajoneuvojen määrä on noin 11 700 ajon/vrk (kuva 4).

*Vuoden 2015 ennusteliikenteen virroilla liittymän toimivuus on enää välttävä. Tällöin liittyvän suunnan (vt19 tulosuunta) kuormitusaste on 0,65 ja palvelutaso välttävä D. Tällä palvelutasolla liittyminen päätiehen on jo erittäin vaikeaa.*

*Liittymään rakenteilla oleva oikeaan kääntyvien kaistajärjestely parantaa jonkin verran myös sivusuunnan toimivuutta.*

### 4.3 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueen maanteiden liikenneturvallisuustilanne on selvitetty vuosina 2000 – 2004 (5 vuotta) poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista (Lähde: Tiehallinnon onnettomuusrekisteri).

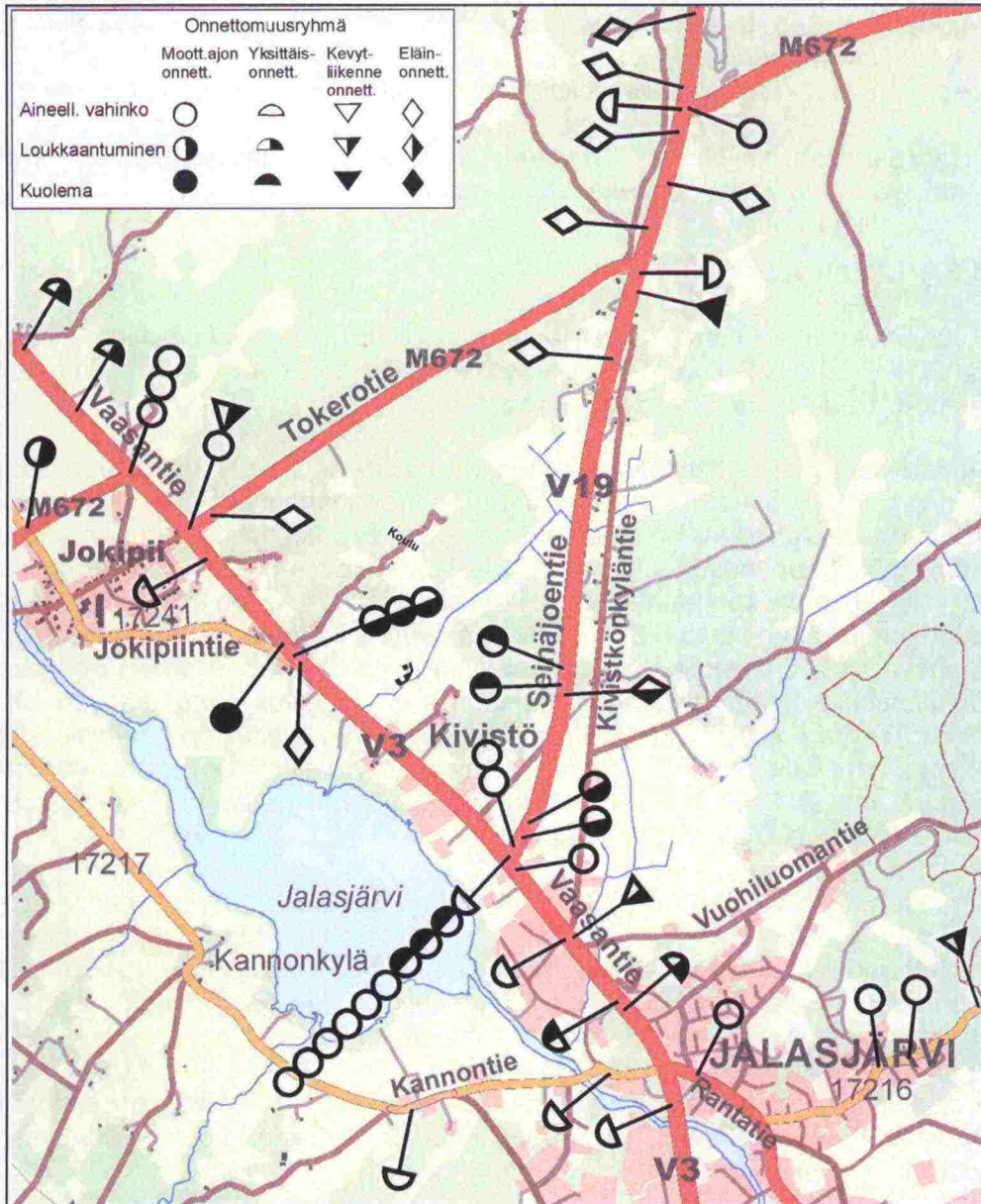
Valtateiden 3 ja 19 liittymässä ja sen ympäristössä on sattunut viiden vuoden aikana 15 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Henkilövahinkoon johtaneita (heva) onnettomuuksia niistä oli 5 kpl, joista 2 kpl on sattunut läheisen huoltoaseman liittymissä vt:llä 19. Heva-onnettomuuksista neljä on ollut kääntymisonnettomuuksia ja yksi onnettomuus on ollut peräänajo-onnettomuus. *Voimakas Seinäjoelta vasempaan kääntyvä liikennevirta ja etenkin raskas liikenne sekä myös pääliittymän läheisyydessä sijaitseva huoltoasema aiheuttavat liikenneongelmia ja lisäävät onnettomuusrisiä. Osan vuosien 2000 – 2004 onnettomuushistorian ajasta on Vuohiluoman liittymä ollut rakennustyön alla ja keskeytyneenä hallintotuomioistuinten käsitteilyn vuoksi. Keskeneräinen liittymäjärjestely on aiheuttanut epätietoisuutta ja ollut osasyynä joihinkin onnettomuuksiin.*

Valtatien 3 ja Jokipiintien (17241) liittymässä on sattunut 5 liikenneonnettomuutta, joista neljä on johtanut henkilövahinkoihin. Näistä heva-onnettomuuksista kolme on ollut kääntymisonnettomuuksia ja yksi kohtausmisonnettomuus, jossa on kuollut yksi henkilö. *Jokipiintien liittymän havaittavuus ja sivusuuntien liittymisnäkemät ovat puutteelliset.*

Valtatien 3 ja maantien 672 (Tokerotie) liittymässä Jokipiissä on sattunut vuosina 2000 – 2004 kaksi liikenneonnettomuutta, joista toinen on ollut henkilövahinkoihin johtanut polkupyöräonnettomuus.

Seinäjoen suuntaan mentäessä on valtatie 19 ja maantien 672 liittymässä sattunut kaksi onnettomuutta, joista toinen on ollut kuolemaan johtanut jalankulkijaonnettomuus. Noin kilometrin verran Vuohiluoman pääliittymästä pohjoiseen on näkemäkatve, jossa on sattunut kolme henkilövahinkoonnettomuutta (kääntymisonnettomuus, peräänajo-onnettomuus ja eläinonnettomuus).





Kuva 5. Poliisin tietoon tulleet maanteiden liikenneonnettomuudet vakavuusasteittain v. 2000 – 2004 (5 vuotta) ja ongelmapistettäin. (Lähde: Tiehallinnon onnettomuusrekisteri).





#### 4.4 Maankäyttö

Jalasjärven keskusta tukeutuu liikenneverkon osalta kokonaan valtatiehen 3. Valtatieltä 19 ei ole suoraa yhteyttä Jalasjärven keskusta. Jalasjärven sisääntuloteiden liittymät ovat perusverkon eritasoliittymiä.

Jalasjärven kunnan asukasmäärä vuoden 2004 lopulla oli 8 690 asukasta ja ennuste vuodelle 2005 on noin 8 670 asukasta. Kaava-alueella asuu noin 3 500 asukasta ja sen ympäristössä noin 4 000 asukasta.

Maa- ja metsätalouden osuus toimialarakenteesta on 20 %, teollisuuden 27 % ja palvelujen 50 % (Lähde: Suomen tilastokeskus).

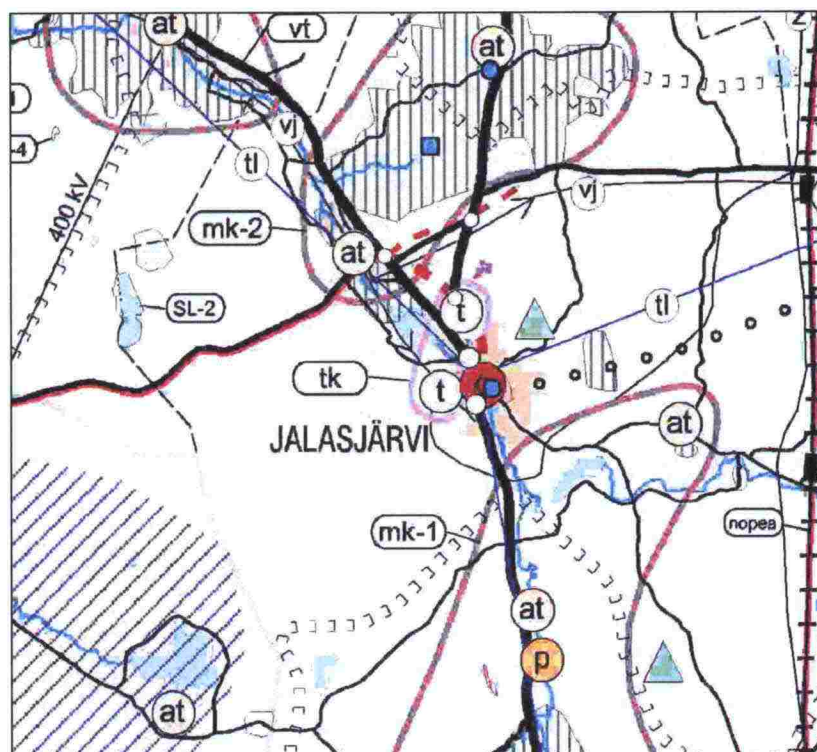
#### Kaavoitus

Suunnittelukohde sijoittuu Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan alueelle.

Ympäristöministeriö on vahvistanut 23.5.2005 Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan.

Maakuntakaavassa on valtateiden liittymäympäristö esitetty teollisuuden kehittämisen kohdealueeksi. Jokipiin kyläaluetta on esitetty kehitettävän maa-seudun kehittämisen kohdealueena. Lisäksi Jokipiin alue on esitetty kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi.

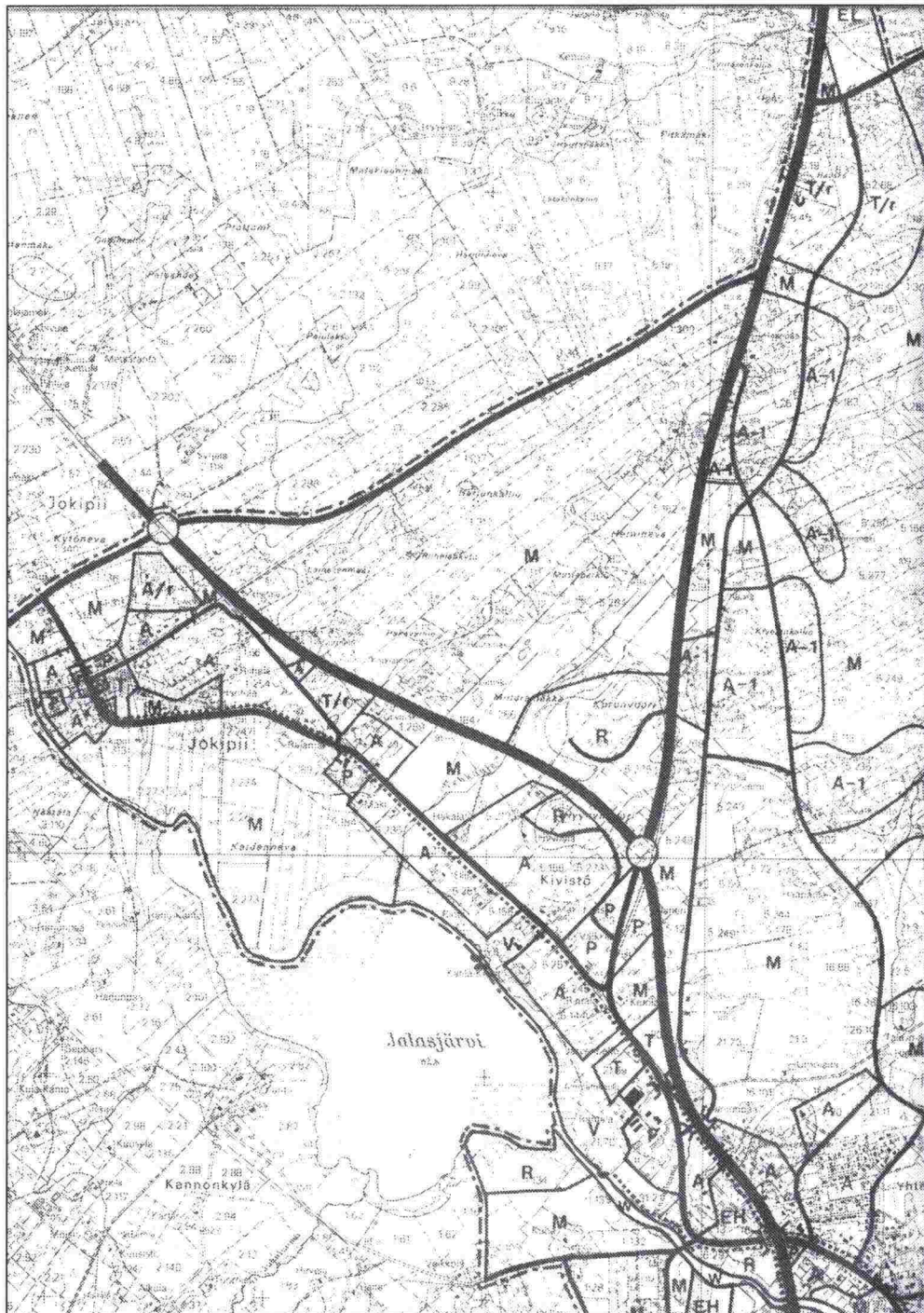
Maakuntakaavassa on valtatielle 3 esitetty uusi linjausvaraus Kirkonmäen ja Jokipiin välillä.



Kuva 6. Ote maakuntakaavasta. (Lähde: Etelä-Pohjanmaan liitto)



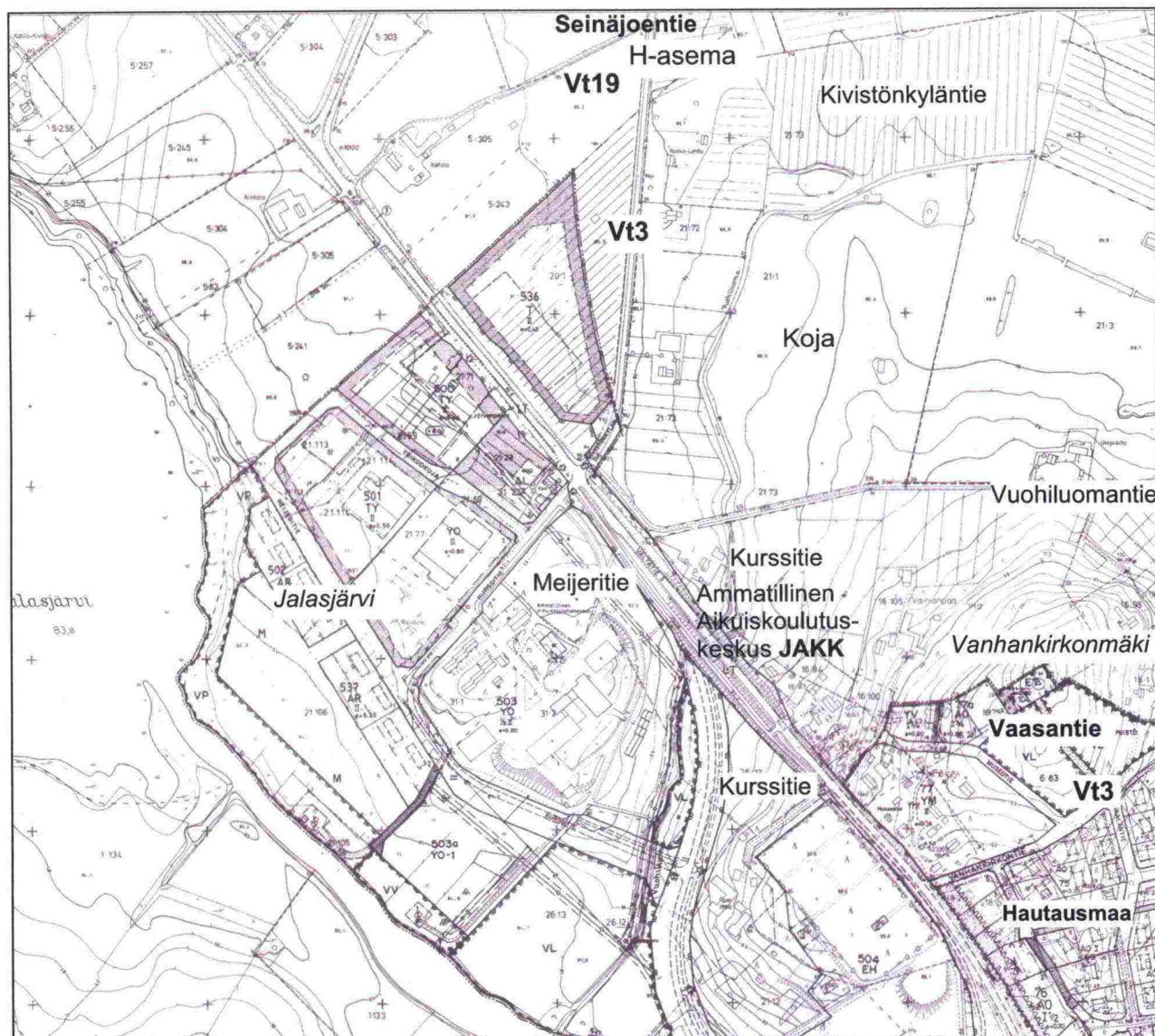
Kirkonkylän ja Jokipii alueelle on vuonna 1988 laadittu oikeusvaikutukseton osayleiskaava. Osayleiskaavaa ollaan parhaillaan päivittämässä. Aikaisemmassa osayleiskaavassa valtatie 3 on linjattu Kivistön pohjoispuolelle uuteen paikkaan Kirkonmäen ja Jokipiin välillä. Valtateiden 3 ja 19 uuteen liittymään on esitetty eritasoliittymä. Maantie 672, Tokerotie, on linjattu länsiosaltaan uuteen paikkaan Kauhajoki - Alavus -maantien 672 liittymään, johon on esitetty eritasoliittymävaraus.



Kuva 7. Ote suunnittelualueelta vuoden 1988 osayleiskaavasta.  
(Lähde: Jalasjärven kunta)



NYKYTILAN KUVAUS



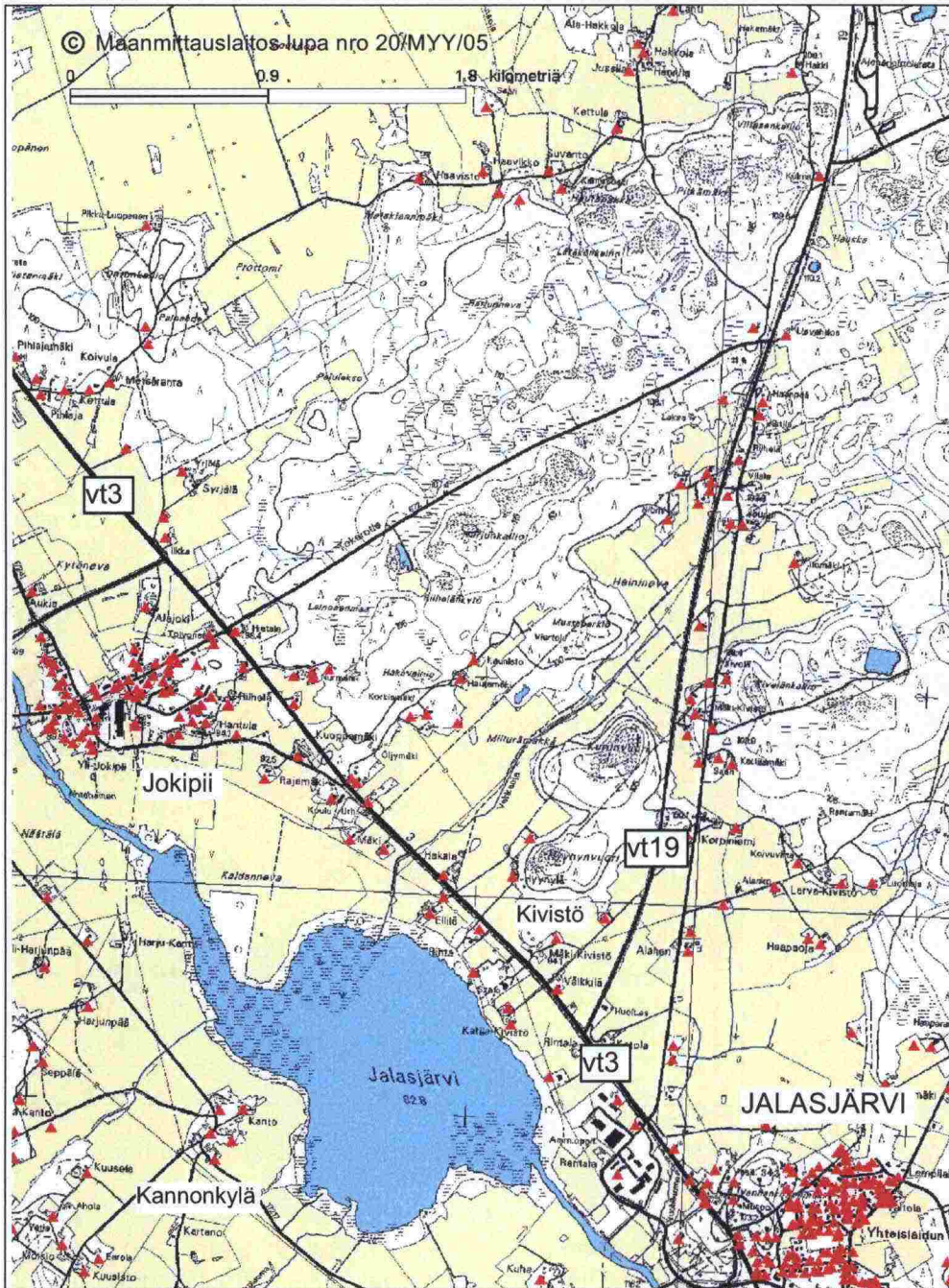
Kuva 8. Ote nykyisestä asemakaavasta. (Lähde: Jalasjärven kunta)

Nykyinen voimassa oleva asemakaava rajoittuu suunnittelualueen kaakkoisreunaan, mutta ei yllä valtateiden liittymäalueelle. Jalasjärven kunta omistaa maata Vuohiluomantien alueella.

Valtateiden 3 ja 19 liittymän ympäristöön sijoittuu huolto-asema, jota ollaan kehittämässä raskaan liikenteen palvelujen näkökulmasta.

Valtatien 3 varteen sijoittuu teollisuusyritys Koja Oy, joka valmistaa ilmankäsittelylaitteita ja puhaltimia rakentamisen ja teollisuuden tarpeisiin. Jalasjärven yritys työllistää noin 70 henkilöä. Kurssitien molemmille puolille sijoittuva Jalasjärven ammatillinen aikuiskoulutuskeskus (JAKK) on toimialoiltaan johtava valtakunnallinen koulutus- ja kehittämiskeskus. Koulutuksen päätoimialoina ovat maarakennus, talonrakennus, autoala (ajoneuvotekniikka, kuljetus, logistiikka) sekä materiaalitekniikka (muovi ja metalli).





Kuva 9. Asutuksen sijoittuminen suunnittelualueella (ote rakennus- ja huoneistorekisterin asutuista rakennuksista v. 2002).

Jokipii - Ahonkylä on kenkätehtaan ympärille kehittynyt asutuskeskus valtatie 3 varressa. Asukasluvultaan se on Jalasjärven kylistä suurin, noin 950 asukasta. Maatalous on tärkeä elinkeino Jokipii - Ahonkylän alueella. Lisäksi alue on Jalasjärven teollistunein ja kenkä- sekä tekstiiliteollisuus on edelleen huomattava työllistäjä. Myös monipuolinen pienyritystoiminta on vilkastunut 1990-luvulle tultaessa.



#### 4.5 Ympäristö

*Lähde: Jalasjärven keskustan ja ympäristön kulttuuriympäristö- ja maisema selvitykset 2005, Maa ja Vesi Oy.*

Suunnittelualue kuuluu Etelä-Pohjanmaan viljelylakeuksien maisemamaakuntaan. Maiseman rungon muodostaa loivapiirteinen jokilaakso, jonka alavat savikot ovat avointa peltomaisemaa. Rakennetut alueet sijoittuvat jokilaakson alavimmilta alueilta kohoaville kumpareille ja selänteiden juurille. Laaksoa rajaavat selänteet ovat metsää, joiden pääpuulajina on mänty. Suunnittelualue sijoittuu suurimmaksi osaksi Jalasjoen laaksoalueelle, joka on avointa ja alavaa savilaaksoa korkeustasoilla 80–110 mpy. Idässä ja pohjoisessa laaksoaluetta rajaavat matalat ja pienialaiset selänteet, jotka kohoavat korkeustasoille 100–120 mpy.

Suunnittelualueen maisemakuva on pääasiallisesti avointa kulttuurimaisemaa, jonka muodostavat loivasti kumpuilevat pellot ja näiden reunoilla sijaitsevat melko suuret maatalouskeskukset. Valtateitä 3 ja 19 pitkin avautuu komeita näkymiä kulttuurimaisemaan. Valtatielle 3 näkyvä Jalasjärvi kulttuurimaisemineen on hyvin tärkeä Jalasjärven paikallisidentiteetin ja tiemaiseman vaihtelevuuden kannalta.

Suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitsee valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, Luopajärven kulttuurimaisema. Valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä ovat Jalasjoki-Matoluoman kulttuurimaisema sekä Jalasjärven kirkko. Jalasjokilaaksoon sijoittuu myös maakunnallisesti merkittäviä kulttuurimaisemia kuten Jalasjärven kirkonseutu, Koivikko, Vanhankirkonmäki ja Jokipii. Kirkonkylän ja ympäristön osayleiskaavan kulttuurihistoriallisessa selvityksessä on esitetty kattavasti suunnittelualueen muut arvokohteet sekä rakennuskanta (liite 3). Suunnittelualueelle, Kurunvuoren länsipuolelle, sijoittuu yksi kivikautinen asuinpaikka, Miilurämäkkä.

Suunnittelualueella ei ole arvokkaita luontokohteita eikä pohjavesialueita. Luonnonympäristön kannalta merkittäviä kohteita ovat Jalasjärvi rantakasvilisuusvyöhykkeineen ja Vehkaoja, joka toimii ekologisena yhteytenä, sekä Hynynvuoren ja Kurunvuoren metsäiset kukkulat.

*Liitteessä 3 on ote kirkonkylän ja ympäristön osayleiskaavan kulttuurihistoriallisen selvityksen kohteista (Maa ja Vesi Oy).*



## 5 ONGELMA-ANALYYSIÄ

### Liikenne

Vuohiluoman liittymässä (vt3 / vt19) on turvallisuus- ja toimivuuspuutteita. Liittymän havaittavuus on huono valtatie 19 suunnasta ja liittymässä on paljon kääntyvää liikennettä. Seinäjoen suunnan kääntyvän liikenteen osuus on noin 10 % suurempi kuin Vaasan suunnan suoraan ajava liikenne. Liittymässä on jonkin verran kevyen liikenteen ylittäjiä, mutta kevytliikenne on nykyisin tasossa.

Valtatie 3 on Vuohiluoman ja Kaunismäen välillä vilkasliikenteinen osuus ja valtatie liikenteestä noin kolmannes on paikallista liikennettä. Valtatie 3 tasoliittymissä on järjestelypuutteita. Valtatie 3 ja Kurssitie / Kivistönkyläntie on nelihaaraliittymä, jossa on myös kääntyvää raskasta liikennettä. Rinnakkaisyhteyksissä on puutteita etenkin tien pohjoispuolella Kojan ja Vanhankirkonmäen välillä. Valtatie 3 kevyen liikenteen tienylitysten turvallisuus on hoitamatta mm. Kurssitie / Kivistönkyläntien liittymän kohdalla.

### Liikenneturvallisuus

Vaarallisia nelihaaraliittymiä on Kivistön liittymän lisäksi Jokipiissä Jokipiintien liittymä ja Jalaston liittymä sekä Vuohiluoman ja Jokipiin välillä useita maankäyttöliittymiä. Jokipiintien liittymä on näistä liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisin. Liittymä sijaitsee mäessä ja liittymisnäkemissä sekä sivusuuntien geometriassa on puutteita. Jokipiissä seututeiden valtatie 3 risteävä liikennevirta ja pitkäkök porrastusväli lisäävät päätien liikenteen häiriötä.

Valtatie 19 alkuosalla on huoltoaseman ympäristössä liikenneturvallisuusongelmia kääntyvän liikenteen, kolmen huoltoasemaliittymän ja niiden puutteellisten kääntymiskaistajärjestelyjen vuoksi. Valtatie 19 varresta puuttuu kevyen liikenteen väylä, mutta yhteyden korvaa osaltaan rinnakkaistienä toimiva päälystetty Kivistönkylän yksitystie.

Seututien risteävä liikennevirta (Tokerotie-Alavudentie) valtatiellä 19 ja pitkä porrastusväli lisäävät päätien liikenteen häiriötä. Seututeiden ja valtatie 19 liittymiin on kuitenkin rakennettu kääntymiskaistat.

Seututie 672, Tokerotie on kapea ja osittain huono geometrialtaan. Raskas liikenne käyttää yhteyttä "oikotienä". Tien varressa ei ole maankäyttöä.

### Maankäyttö ja paikallisverkko

Pääteillä on paikallisen liikenteen liittymis- ja ylitystarpeista aiheutuvia ongelmia (asutus, maatalous, kevyt liikenne, nelihaaraliittymät). Pääteiden varilla on paljon asutusta ja suoria tonttiliittymiä sekä valtatie 3 varressa maankäyttöä tien molemmin puolin. Tienvarsiasutuksen ja liittymätiheyden vuoksi pääteillä on kohonnut liikenneonnettomuus- ja kuolemanriski. Päätiät muodostavat asutukselle ja maankäytölle estevaikutuksen vilkkaan liikenteen ja korkean nopeustason (80 – 100 km/h) vuoksi. Myös kevyen liikenteen alikulut puuttuvat pääteiltä kokonaan.

Valtatieltä 19 ei ole suoraa sisääntuloyhteyttä Jalasjärven keskustaan ja Jokipiin keskustayhteydet on liikenteellisesti valtatie 3 varassa.

Maankäytön laajenemis- ja rakennuspaineet kohdistuvat pääteiden (=runkoteiden) varsille, missä liikenneonnettomuusriski (kuolemanriski) on suurin.



## 6 TIEVERKKOSUUNNITTELU

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on tehnyt ehdotuksen valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Runkoverkot on määritetty teille (runkotiet) ja radoille (runkoradat). Runkoteitä kehitetään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta. Runkotiejaksoilla pyritään yhtenäiseen korkeaan palvelutasoon ja teiden nopeustaso on pääosin 100 km/h (80 km/h). Runkoteillä liittymille asetetaan nykyistä tiukempi säätely ja tasovaatimus.

Molemmat suunnittelualueen valtatiet ovat ehdolla em. runkotieverkkoon. Kaikissa tieverkkovaihtoehdoissa valtatiet on suunniteltu geometrian ja liittymäjärjestelyjen osalta korkealuokkaisiksi.

Tieverkkosuunnittelun lähtökohtana ovat olleet aikaisemmat suunnitelmat. Lisäksi on tutkittu muita tieverkkovaihtoehtoja liittyen mm. pääteiden eritasoliittymän paikkaan ja muotoon. Tieverkkovaihtoehtoja on täydennetty maankäytön rakennemalleilla (Maa ja Vesi Oy) vaihtoehtojen vertailua ja valitaan varten.

### 6.1 Tieverkkovaihtoehdot ja vaikutukset

Tieverkkosuunnittelussa on ollut mukana kolme vaihtoehtoista päätieverkkoa ja maankäytön rakennemallia. Näistä kaksi vaihtoehtoa on perustunut pääteiden linjauksen ja eritasoliittymän osalta aikaisemmin laadittuihin suunnitelmiin.

Verkkovaihtoehto VE 1.2 on perustunut vuoden 1988 yleissuunnitelman mukaiseen valtatie 3 uuteen itäiseen linjaukseen ja pääteiden eritasoliittymään. Vaihtoehto VE 3 on perustunut valtatie 3 Ylöjärvi – Vaasa kehittämissuunnitelman mukaiseen valtatie 3 nykypaikan linjaukseen ja eritasoliittymäratkaisuun. Vaihtoehtona VE 2 on tutkittu em. vaihtoehtojen väliin sijoitettavaa valtatie 3 uutta linjausta ja korkealuokkaisin suorin rampein varustettua eritasoliittymäratkaisua. Vaihtoehdoissa VE 1.2 ja VE 3 on pääteiden eritasoliittymän rampit silmukkaramppeja.

#### Vaihtoehto VE 1.2

Tieverkkovaihtoehdossa valtatie 3 on linjattu uuteen paikkaan Vanhankirkonmäen ja Jokipiin välillä 3,9 kilometrin matkalla. Uusi vt 3 linjaus sijoittuu Hynynvuoren ja Kurunvuoren väliin. Valtatie 19 on linjattu uuteen paikkaan vajaan 1 kilometrin matkalla. Valtateiden eritasoliittymä sijoittuu noin 650 metriä nykyistä liittymää pohjoisemmaksi valtatie 19 suuntaan.

Aikaisempaan yleissuunnitelmaan verrattuna on vaihtoehdossa valtatie 3 alkuosan linjausta siirretty hieman idemmäs. Valtatielle 3 on esitetty kaksi maankäytön alikulkuyhteyttä eritasoliittymän risteysillan lisäksi. Nykyinen valtatie 3 jää vaihtoehdossa rinnakkaistieksi palvelemaan suunnittelualueen sisäistä liikennettä. Lisäksi on sisäiselle liikenteelle esitetty uusi rinnakkais-tieyhteys Kurssitien jatkeelta Kivistöön.

**Vaihtoehto VE 2**

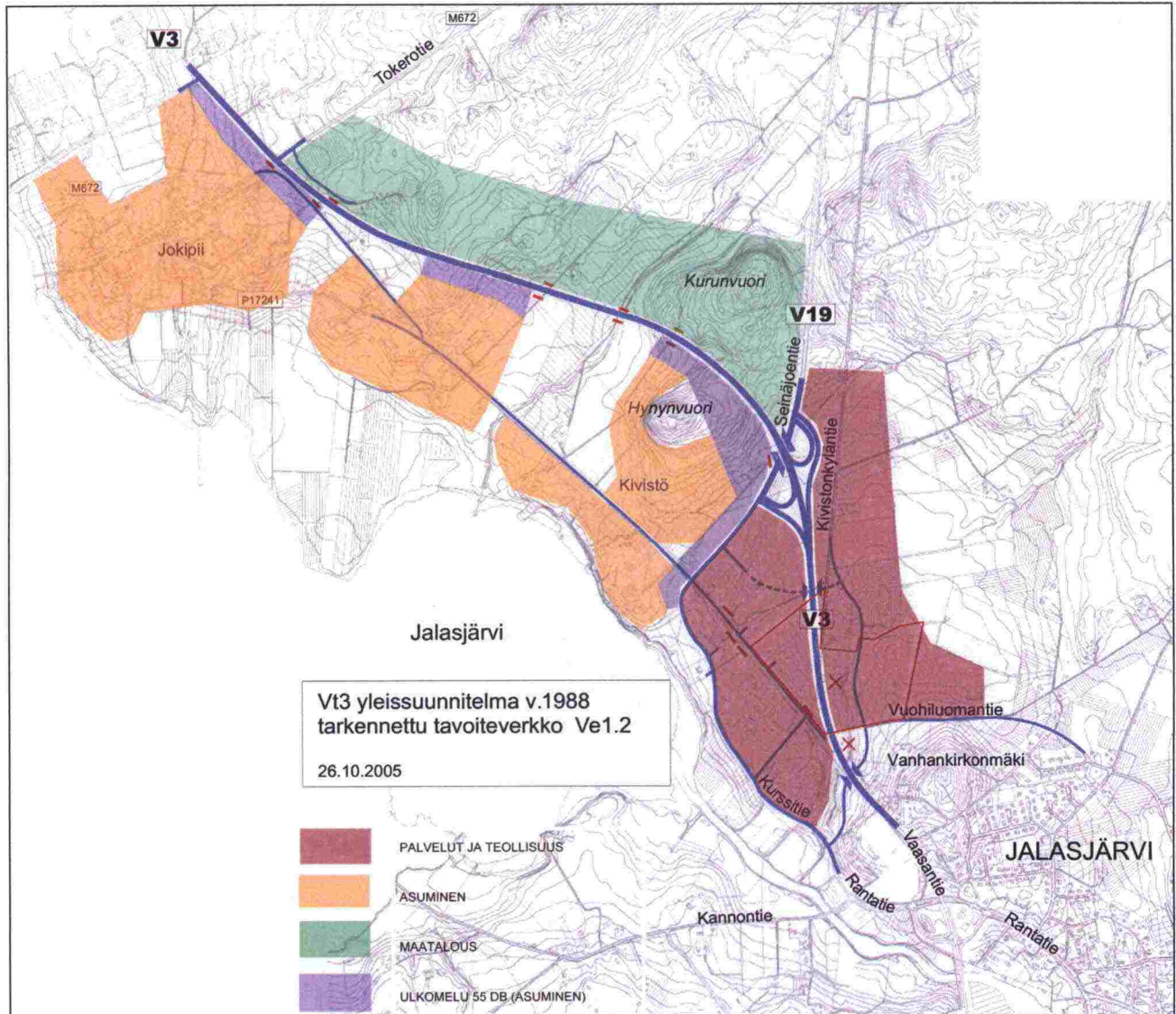
Tieverkkovaihtoehto perustuu valtatie 3 linjaamiseen uuteen paikkaan Kivistön kohdalla noin 2,0 kilometrin matkalla. Valtatie 19 on linjattu uuteen paikkaan noin 1,2 kilometrin matkalla. Korkealuokkainen suorin rampein varustettu valtateiden eritasoliittymä sijoittuu vaihtoehdossa nykyisen valtateiden tasoliittymän pohjoispuolelle (Hynynvuoren eteläpuolelle). Valtatielle 3 on esitetty 3 – 4 uutta maankäytön alikulkuyhteyttä valtateiden eritasoliittymän alikulkuyhteyden lisäksi. Nykyinen valtatie 3 jää osalla matkaa rinnakkaistieksi palvelemaan suunnittelualan sisäistä liikennettä. Lisäksi sisäiselle liikenteelle on valtatie 3 varten esitetty uusi rinnakkaistieyhteys Kursitien jatkeelta Kivistöön.

**Vaihtoehto VE 3**

Valtatien 3 nykyajan tavoiteverkkovaihtoehdossa valtateiden perusverkon eritasoliittymä sijoittuu nykyisen valtateiden tasoliittymän läheisyyteen. Valtatietä 3 parannetaan nykyajalla noin 1 kilometrin matkalla ja valtatie 19 rakennetaan uuteen paikkaan noin 0,7 kilometrin matkalla. Jokipiin suunnan nykyinen kevyen liikenteen väylä parannetaan sekaliikenneväyläksi Kivistön ja Jokipiin välillä (nopeusrajoitus 40 km/h). Valtatielle 3 on esitetty kaksi uutta maankäytön alikulkuyhteyttä valtateiden eritasoliittymän alikulkuyhteyden lisäksi. Valtatie 3 varten on sisäiselle liikenteelle esitetty uusi rinnakkais-tieyhteys Kurssitien jatkeelta Kivistöön.

*Tutkitut tieverkkovaihtoehdot on esitetty kuvissa 10 – 12.*





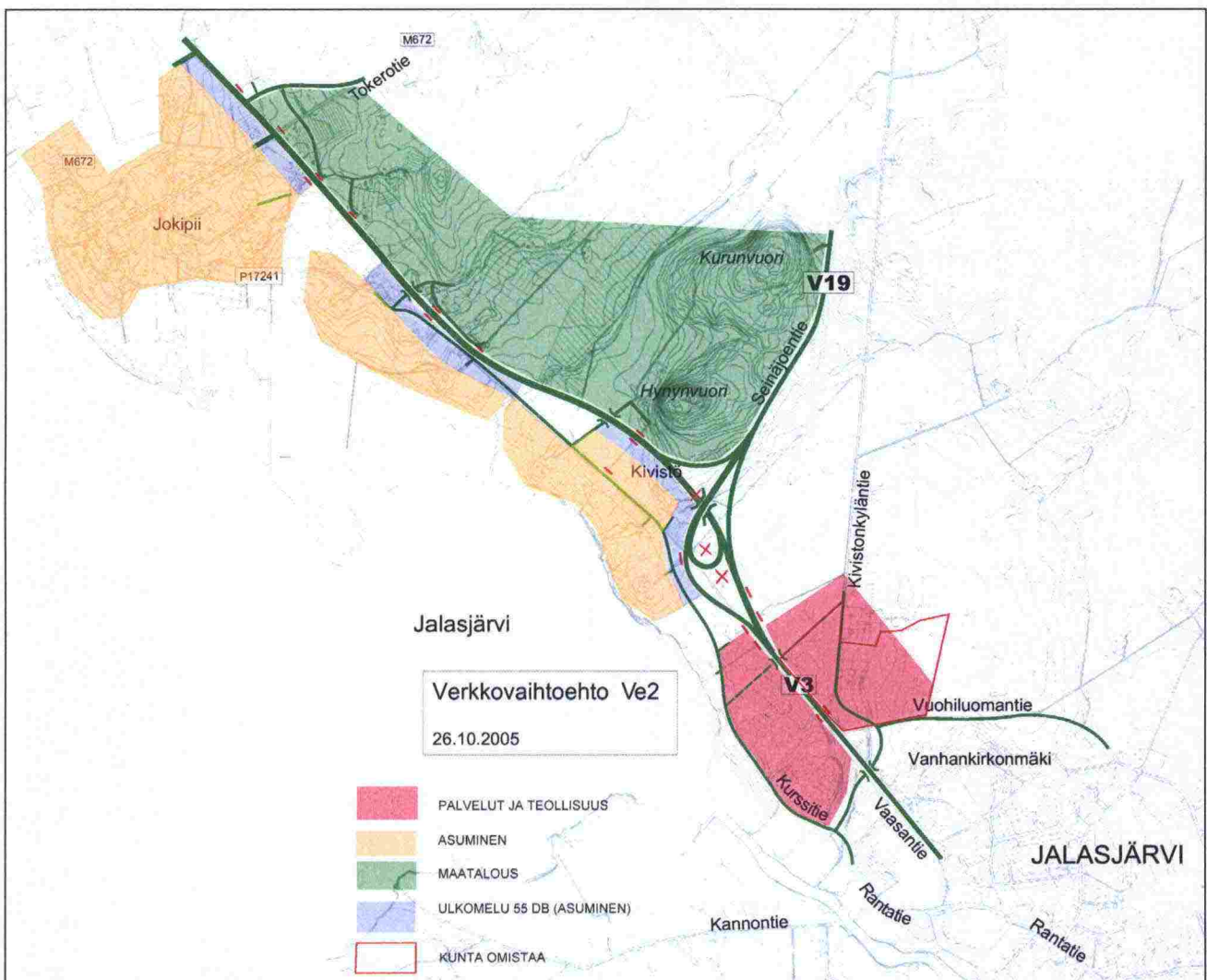
Kuva 10. Valtatien 3 aikaisempaan yleissuunnitelmaan perustuva tieverkko-vaihtoehto VE 1.2 ja maankäytön karkea rakennemalli.  
(Maankäyttö Jaakko Pöyry Infra / Maa ja Vesi Oy, Seinäjoki)

#### Ve 1.2 verkkovaihtoehdon vaikutuksia

- tieverkollisesti selkeä ja liikenteellisesti toimiva ratkaisu
- nykyinen vt3 voidaan hyödyntää sisäisen liikenteen väylänä
- täyttää runkotieverkon tavoitteet
- vaatii vähiten yksityistiejärjestelyjä
- mahdollistetaan vt 3 suunnan erikoiskuljetuksille sujuvat yhteydet
- saadaan hyvä liikenneturvallisuus
- tavoitetilanteessa hyvät maankäytön kehittämismahdollisuudet
- palvelu- ja teollisuusrakentaminen muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on kytkettävissä eritasoliittymän kautta valtateihin
- voidaan sijoittaa uutta asutusta Hynynvuoren alueelle ja Jalasjärven ranta-alueelle ja kytkeä ne rinnakkaistiehen
- muutama asuinrakennus jää linjauksen alkuosalla valtatie 3 alle tai välittömään läheisyyteen liikennemelualueelle
- ranta-alueen arvokkain kulttuuriympäristö säilyy ehjänä



- valtatien 3 itäpuolisen alueen joustava kytkentä rinnakkaistieverkon kautta pääverkkoon (edellyttää kahta alikulkua)
- valtateiden eritasoliittymä sijoittuu pääosin metsämaisemaan ja häiritsee vähiten jokilaakson kulttuurimaisemaa
- pääväylien ja siltojen rakentamiskustannukset ovat noin 8,5 milj. euroa (kustannuksista puuttuvat kevyen liikenteen yhteyksien ja osa sisäisen liikenteen yhteyksien kustannuksista).



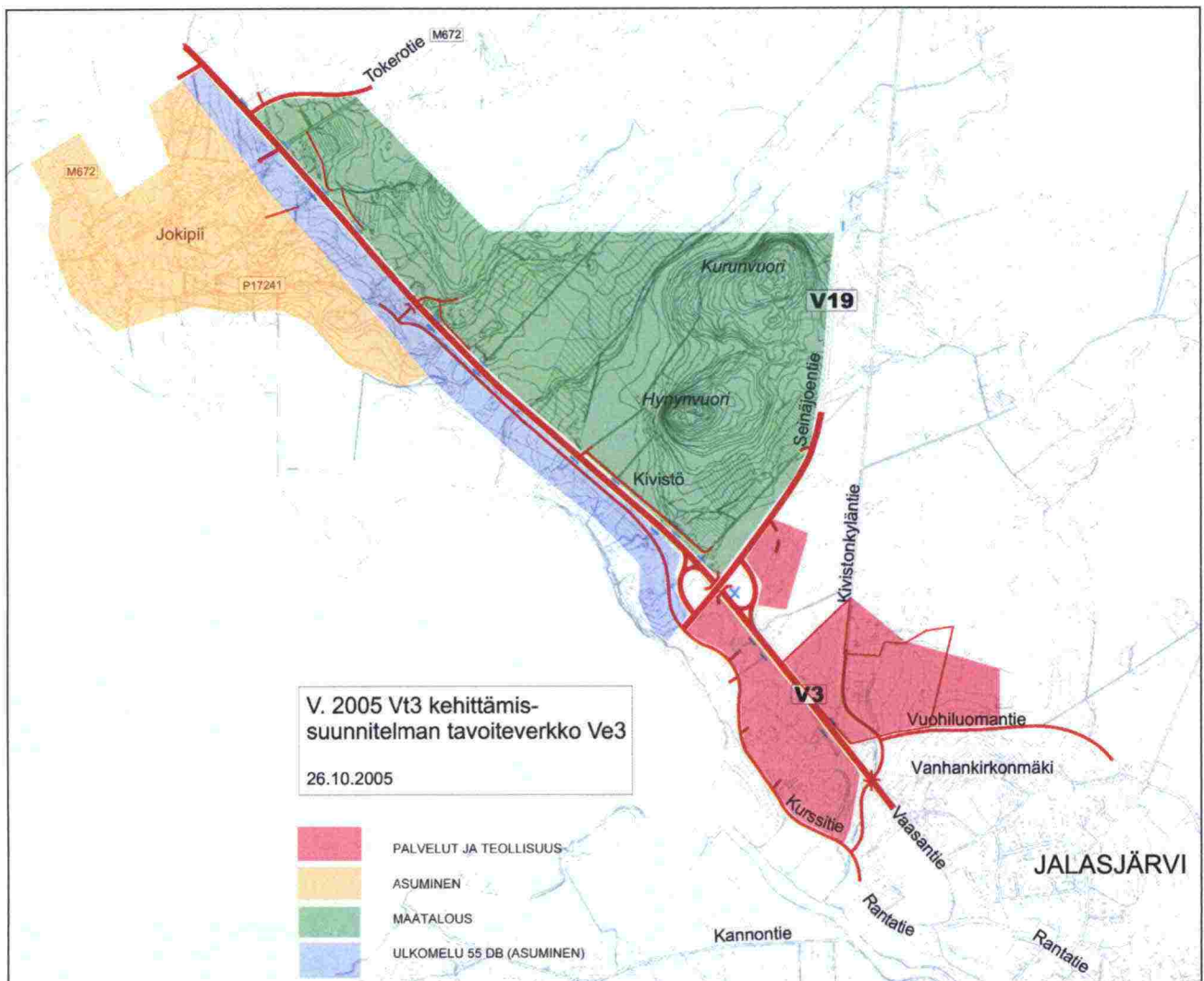
Kuva 11. Tieverkkovaihtoehto VE 2 ja maankäytön karkea rakennemalli.  
(Maankäyttö Jaakko Pöyry Infra / Maa ja Vesi Oy, Seinäjoki)

#### Ve 2 verkkovaihtoehdon vaikutuksia

- tieverkollisesti selkeä ja liikenteellisesti toimiva ratkaisu myös Seinäjoen suuntaan
- mahdollistaa maankäytön kehittämisen valtatien 3 varten, mutta alueen yhteydet ja kytkentä valtateihin jäävät huonoiksi (yhteys vain keskustan ja Jokipii liittymien kautta)
- täyttää parhaiten runkotieverkon tavoitteet
- vaatii jonkin verran yksityistiejärjestelyjä

TIEVERKKOSUUNNITTELU

- vt 3 suunnan erikoiskuljetukset vaativat erityisjärjestelyjä ja / tai ne joutuvat käyttämään rinnakkaistieverkkoa
- saadaan hyvä liikenneturvallisuus
- nykyiseen arvokkaaseen kulttuuriympäristöön liittyvää asutusta jää Kivissä pääteiden ja eritasoliittymän alle
- Vanhankirkonmäen pohjoispuolisen alueen kytkentä valtatie 19 suuntaan jää huonoksi
- laaja eritasoliittymä peltomaisemassa vie paljon tilaa ja häiritsee jokilaakson kulttuurimaisemaa
- pääväylien ja siltojen rakentamiskustannukset ovat noin 7,6 milj. euroa (kustannuksista puuttuvat kevyen liikenteen yhteyksien ja osa sisäisen liikenteen yhteyksien kustannuksista).



Kuva 12. Valtatien 3 nykypaikan tieverkkovaihtoehto VE 3 ja maankäytön karkea rakennemalli (Maankäyttö Jaakko Pöyry Infra / Maa ja Vesi Oy Seinäjoki)



**Ve 3 verkkovaihtoehdon vaikutuksia**

- tieverkollisesti selkeä ja liikenteellisesti toimiva ratkaisu
- täyttää runkotieverkon tavoitteet
- vaatii eniten yksityistiejärjestelyjä valtatie 3 varressa (estevaikutus ja liikennekierron)
- vt 3 suunnan erikoiskuljetukset joutuvat ajamaan ramppien kautta normaalia ajosuuntaa vasten tai käyttämään rinnakkaistieverkkoa
- saadaan hyvä liikenneturvallisuus
- nykyisen ja tulevan maankäytön kannalta huono ratkaisu, koska paras rakentamisalue jää valtatie 3 taakse
- rantakaistaleen hyödyntäminen asutukselle vaatisi melusuojausta
- Vanhankirkonmäen pohjoispuolisen alueen kytkentä valtatie 19 suuntaan jää huonoksi
- nykyistä asutusta ei jää tiejärjestelyjen alle
- eritasoliittymä sijoittuu avoimeen maastoon Jalasjärven läheisyyteen, aiheuttaen eniten haittaa kulttuurimaisemaan
- pääväylien ja siltojen rakentamiskustannukset ovat noin 6,1 milj. euroa (kustannuksista puuttuvat kevyen liikenteen yhteyksien ja osa sisäisen liikenteen yhteyksien kustannuksista).

**6.2 Vaihtoehtojen liikenneturvallisuustarkastus**

Tieverkon ja maankäytön rakennemallien vaihtoehtovaiheessa tehtiin ulkopuolinen liikenneturvallisuustarkastus, jossa kiinnitettiin erityistä huomiota mm seuraaviin asioihin:

- nykyisten ongelmien ja ratkaisujen suhteeseen
- valtateiden suuntaisten järjestelyjen loogisuuteen
- verkkohierarkiaan ja orientoitavuuteen sekä liikenneturvallisuusseurauksiin
- yhdistävytyteen, tienylityksiin, estevaikutuksiin
- paikallisen liikenteen verkkoon (geometria, ajonopeudet, matkapituaudet, liittymät)
- hitaan liikenteen yhteydet pääteiden suunnassa
- uuden ja nykyisen maankäytön vaikutukset pääteihin
- toimintojen sijoitteluun suhteessa päätieverkkoon
- liittymien havaittavuuteen
- ratkaisujen toteuttamisen realistisuuteen ja vaiheittain rakentamiseen.

**6.3 Vuorovaikutteisuus**

Suunnittelutyön aikana on tieverkko- ja aluevaraussuunnitelman vaihtoehtoja esitelty kunnan päättäjille, asukkaille ja lehdistölle. Lisäksi työn aikana on työryhmään otettu mukaan Jalasjärven kunnan osayleiskaavatyöryhmän jäsenet. Laajalla työn aikaisella vuoropuhelulla haluttiin näin parantaa ja helpottaa vaihtoehdon valintaa sekä myös saada laajempi hyväksyntä jatkosuunnitteluun valittavan tieverkko- ja aluevaraussuunnitelman ratkaisuille.



#### 6.4 Tavoiteverkon valinta

Tieverkkovaihtoehtojen vaikutusarvioiden ja maankäytön rakennemallien pohjalta on vaihtoehtoja vertailtu keskenään tieverkon, liikenteen, liikenneturvallisuuden, maankäytön, ympäristön ja kustannusten osalta.

Vaihtoehtojen karsimiseen ja valintaan ovat vaikuttaneet osaltaan myös työn aikana käyty laaja vuoropuhelu (kunnan päättäjät, asukkaat, viranomaiset, sidosryhmät) sekä myös vaihtoehtojen ulkopuolinen liikenneturvallisuustarkastus. Tavoiteverkon valinnan yhtenä merkittävänä valintaperusteena pidettiin hankkeen kokonaistaloudellisuutta mukaan lukien maankäytön hyödyt.

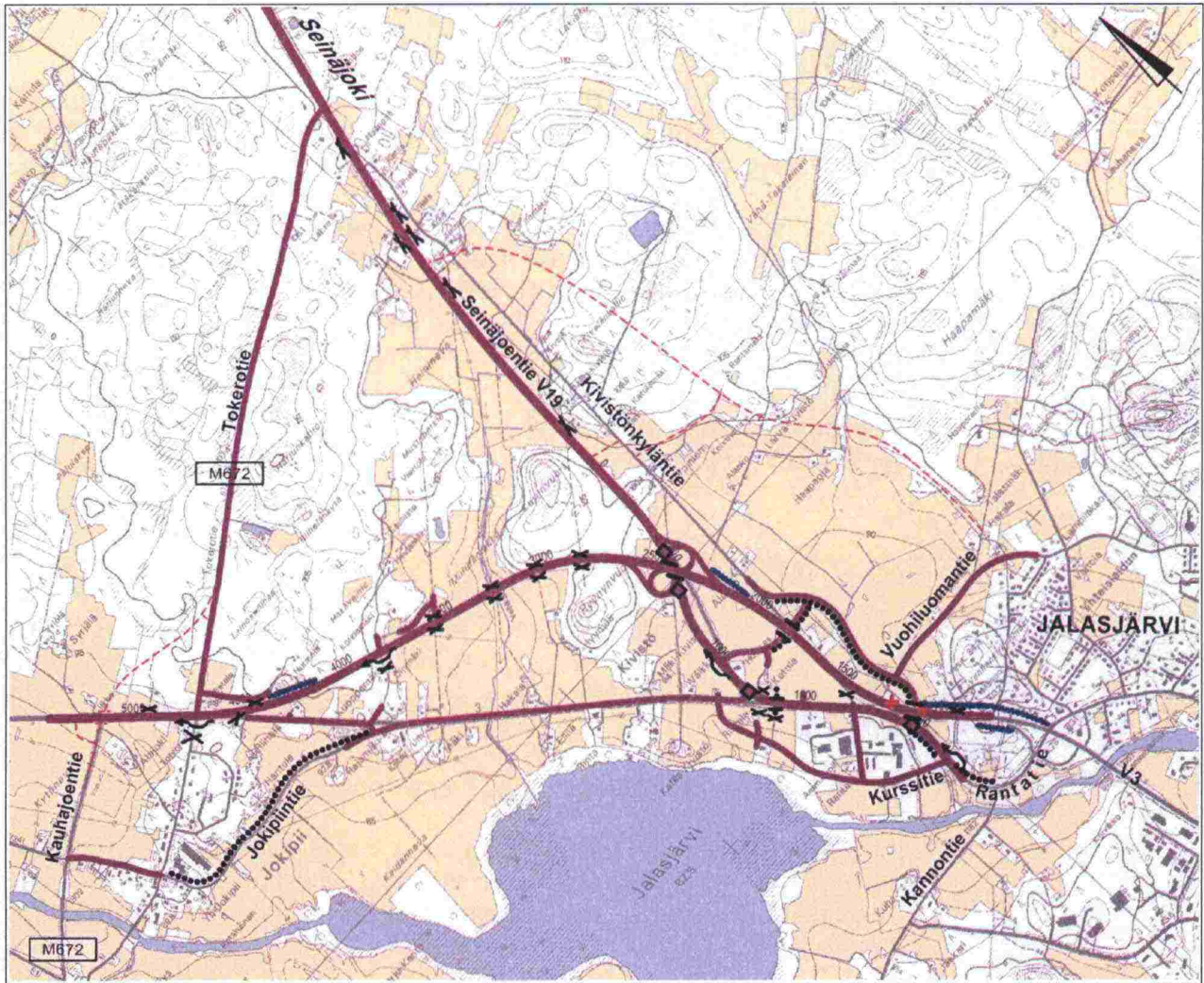
*Edellä mainitun perustella työryhmä valitsi jatkosuunnitteluun valtatie 3 itäiseen linjaukseen perustuvan tieverkkovaihtoehdon VE 1.2.*

#### 6.5 Tavoiteverkon jatkosuunnittelu

Jatkosuunnitteluun valittua tieverkkovaihtoehtoa VE 1.2 on tarkennettu tie- ja liittymäjärjestelyjen, yksityistiejärjestelyjen, kevyen liikenteen verkon (väylät ja alikulut) sekä sisäisen liikenteen yhteyksien osalta.

Valtateiden 3 ja 19 eritasoliittymän toinen silmukkaramppi on muutettu eri neljännekseen ja ramppigeometriaa on parannettu.

Jokipiin tavoitetieverkkoa on jatkosuunnittelussa täydennetty valtatie 3 ja Kauhajoentien (mt 672) perusverkon eritasoliittymällä. Tavoitetieverkkoon on myös esitetty ylipitkän aikavälin varauksena itäpuolinen rinnakkaistieyhteys.



Kuva 13. Valittu ja tarkennettu tavoitetieverkko.

## 6.6 Tavoitetieverkko ja sen vaikutukset

### Tieverkko ja liikenne

Valittu tavoiteverkko on tieverkollisesti selkeä ja liikenteellisesti toimiva ratkaisu. Valtateiden 3 ja 19 eritasoliittymä turvaa liikenteen sujuvuuden ja mahdollistaa maankäytön kehittämisen ja hyvät liikenneyhteydet päätieverkkoon. Myös alueen itäpuolinen maankäyttö saadaan kytkettyä hyvin rinnakaistieverkon kautta pääverkkoon.

Tavoiteverkossa pitkämatkainen ja sisäinen liikenne saadaan eroteltua toiminnallisesti oikeille väylille. Tavoiteverkko täyttää liikennejärjestelyjen osalta valtakunnan runkotieverkolle asetetut sujuvuus-, palvelutaso-, liittymäjärjestely- ja turvallisuustavoitteet. Valtatie 3 suunnan erikoiskuljetuksille saadaan sujuva yhteys myös eritasoliittymän kohdalla.

Nykyinen valtatie 3 voidaan hyödyntää sisäisen liikenteen väylänä keskustaaajaman pohjoisosan ja Jokipiin välillä. Sisäistä tieverkkoa ja alikulkuyhteyksiä joudutaan rakentamaan tavoiteverkossa suhteellisen runsaasti. Sisäiselle auto- ja kevytliikenteelle saadaan muodostettua hyvät ja turvalliset lii-



kenneyhteydet. Tavoiteverkossa valtatie 3 uuden linjauksen itäpuolisen alueen kytkentä valtatie 19 (Seinäjoen) suuntaan jää alikulkuyhteyksien ja Kivistönkyläntien varaan, ennen mahdollista itäisen rinnakkaistieyhteyden toteuttamista.

Valtateiden 3 ja 19 eritasoliittymän toisen silmukkarampin muuttamisella eri neljännekseen ja ramppigeometrian tarkentamisella on saatu parannettua etenkin Seinäjoen tulosuunnan raskaan liikenteen sujuvuutta (vasempaan kääntyminen saatu pois). Valtatie 19 suunnan liikennöinti ja liikenneturvallisuus paranevat nykyisestä.

Valtatien 19 ja nykyisen valtatie 3 suuntien liikenteen sujuvuutta on parannettu rinnakkaistieyhteyksillä. Rinnakkaistieyhteyksien kehittäminen vähentää jonkin verran Seinäjoelta suuntautuvaa Jalasjärven sisääntuloliikennettä uudelta valtatieltä 3. Ylipitkän aikavälin varauksena em. sisääntuloliikenteelle ja itäosan maankäytön kehittämiselle on tavoiteverkkoon esitetty uusi rinnakkaistieyhteys Kivistönkyläntien itäpuolelle.

Tavoiteverkon liikenteen perusennusteen mukaan teiden eikä liittymien toimivuudessa ole ongelmia. Katuverkko ja liittymät pystyvät välittämään myös suunnittelualueen maankäytön kehityksen synnyttämän lisäliikenteen.

Valtatien 3 ja 19 esitetyillä yksityistiejärjestelyillä turvataan tulevaisuudessa teiden liikenneturvallisuus, mutta toisaalta heikennetään jonkin verran nykyisen asutuksen ja maatalouden liikenneolosuhteita (estevaikutus ja liikennekierrot).

Jokipiissä valtatie 3 ja Kauhajoentien (mt 672) perusverkon eritasoliittymäratkaisulla ja risteys sillalla poistetaan Seinäjoen (Tokerotien) ja Kauhajoentien suuntainen poikittava liikenne valtatieltä 3. Ratkaisulla parannetaan Jokipiin alueen liikenneturvallisuutta ja valtatie 3 liikenteen sujuvuutta.

### **Kevyt liikenne**

Suunnitelmassa on esitetty sujuvat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet alueiden välillä ja sisällä, huomioiden maankäytön laajenemisalueet.

Kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisellä parannetaan kevyen liikenteen houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta sekä edistetään kulkumuotona kevyttä liikennettä.

Valtatien 19 suunnan kevytliikenneyhteys jää päällystetyn Kivistönkyläntien sekaliikenneväylän varaan.

### **Liikenneturvallisuus**

Pääteiden korkealuokkaisella geometrialla, eritasoliittymillä, risteysjärjestelyillä sekä liittymien kääntymiskaistajärjestelyillä varmistetaan hyvä liikenteen sujuvuus ja sitä kautta hyvä liikenneturvallisuus. Sisäisen tieverkon uusilla ja parannetuilla yhteyksillä, liittymien porrastuksilla ja kaistajärjestelyillä sekä alikulkuyhteyksillä parannetaan suunnittelualueen auto- ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä varmistetaan osaltaan tavoiteverkon hyvä liikenneturvallisuus.

## Maankäyttö

Valtatien 3 uusi itäinen linjaus Vanhankirkonmäen ja Jokipiin välillä mahdollistaa hyvin maankäytön kehittämisen nykyisten syrjään jäävien valtateiden varsille. Valtateiden 3 ja 19 silmukkarampein varustettu eritasoliittymä turvaa hyvin alueen maankäytön kehittämismahdollisuudet ja hyvät maankäytön liikenneyhteydet päätieverkkoon. Maankäyttö rajautuu hyvin uuden ja vanhan valtatie 3 väliselle alueelle. Valtatie 3 estevaikutus vähenee nykyisestä.

Palvelu- ja teollisuusrakentamisen alueesta saadaan muodostettua yhtenäinen kokonaisuus, joka tukeutuu nykyisiin rinnakkaisteiksi jääviin valtateihin. Alueen liikenteellinen asema on hyvä alueen sijoituessa lähelle pääväyliä ja uutta eritasoliittymää.

Uutta asutusta voidaan sijoittaa Hynynvuoren alueelle ja Jalasjärven ranta-alueelle, sillä alueet jäävät valtateiden liikennemelualueen ulkopuolelle.

Sisäisen tieverkon täydentämisellä ja uusilla alikulkuyhteyksillä turvataan nykyisen maankäytön liikenneyhteydet sekä uusien alueiden käyttöönotto mm. uuden tielinjauksen itäpuolella.

Valtatien 3 alkuosan tarkennetulla tielinjauksella saadaan jonkin verran lisätilaa mm. Koja teollisuusyrityksen laajennukseen. Toisaalta kaksi nykyistä asuinrakennusta jää aivan tien välittömään läheisyyteen liikennemelualueelle (mahdollinen lunastus tai melusuojaus). Valtateiden eritasoliittymässä silmukkarampin välittömään läheisyyteen jää myös nykyinen asuinrakennus.

Valtatien 3 siirto uuteen paikkaan vähentää merkittävästi nykyisen valtatie varren asutuksen liikennemeluhaittoja Jokipiin suunnalla. Uuden valtatie 3 varteen jää asutusta vain vähäisessä määrin. Nykyisen asutuksen liikennemeluhaittoja voidaan vähentää suunnitelmassa esitetyillä melusuojuuksilla.

## Ympäristö

Uusi valtatie 3 linjaus sijoittuu Jalasjokilaakson avoimen kulttuurimaiseman reunoille. Vaikka uusi eritasoliittymä tukeutuu Hynynvuoren ja Kurunvuoren metsäisiin kumpareisiin, se on vieras ja kulttuurimaiseman mittakaavasta poikkeava elementti, joka tulee hallitsemaan jokilaakson kulttuurimaisemaa ja vähentämään sen arvoa. Uudet väylät pilkkovat peltöjä, mikä voi vaikeuttaa niiden viljelyä ja vaarantaa kulttuurimaiseman säilymistä avoimena. Uusien tielinjauksien vaikutukset jäävät kuitenkin melko vähäisiksi, mikäli linjat suunnitellaan huolellisesti olemassa oleva ympäristö huomioon ottaen.

Parannettavien katuosuuksien ja uuden valtatie 3 linjauksen lähituntumassa on muutamia paikallisesti huomionarvoisia vanhempia rakennuksia, joita mahdollisesti joudutaan lunastamaan ja purkamaan tielinjan alta. Tien läheisyyteen jää useampi talo, joihin tie aiheuttaa melu- ja pölyhaittoja.

Uuden tielinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuu Miilurämäkän kivi-kautinen asuinpaikka. Sen merkittävyys ja tarkka sijainti selvitetään Museo-virastosta yleiskaavatyön yhteydessä. Valtatie 3 jatkosuunnitteluvaiheessa on uudessa tielinjauksessa huomioitava Museoviraston lausunto ja sen aiheuttamat mahdolliset toimenpiteet alueella.



Suunnittelualueelle ei sijoitu pohjavesialueita eikä luonnonsuojelukohteita. Uusi tielinjaus tulee halkomaan Hynynvuoren ja Kurunvuoren metsäalueen ja vaikuttaa näin paikallisesti alueen eläimistöön sekä kasvillisuuteen. Vaikutukset ovat kuitenkin vähäisiä. Uuden tielinjauksen alueella ei ole todettu olevan sellaisia luonnonarvoja, jotka estäisivät tien uuteen paikkaan rakentamisen. Uuden tielinjauksen alueella ei ole havaittu myöskään pesivän liitoravia (Lähde: Tielinjan luontoselvitys, Maa ja Vesi Oy, Seinäjoki 8.9.2005, Lauri Erävuori, ympäristöasiantuntija).

### **Vaiheittain toteutus**

#### **Tavoiteverkko**

Tavoiteverkko perustuu pääosin kerralla toteutettavaan kokonaisratkaisuun. Ratkaisusta osa voidaan toteuttaa vaiheittain.

Jokipiissä valtatie 3 ja Tokerotien (mt 672) perusverkon eritasoliittymä risteysliitteen on esitetty toteutettavaksi vaiheessa 2. Toiseen vaiheeseen voidaan jättää myös rinnakkaistiestön erillisten kevyen liikenteen väylien toteuttaminen. Väylät rakennetaan maankäytön kehittyessä ja aluksi rinnakkaistiet voivat toimia alhaisen nopeustason sekaväylinä (nopeustaso 40 km/h).

Maankäyttöä voidaan kehittää jossain määrin hallitusti tukeutuen nykyisiin yhteyksiin ja liittymäjärjestelyihin. Vasta valtatie 3 uusi linjaus ja siihen liittyvät ratkaisut mahdollistavat voimakkaamman maankäytön ja sisäisen liikenteen verkon kehittämisen.

Tavoiteverkossa on yli pitkän aikavälin tieverkollisena varauksena esitetty suunnittelualueen itäosan valtateiden suuntainen rinnakkaistieyhteys.

#### **Nykyverkko**

Välivaiheessa voidaan parantaa valtateiden ja nykyisten tasoliittymien turvallisuutta kaistajärjestelyin, porrastuksin, kevyen liikenteen ja yksityistiejärjestelyin.

Kiertoliittymäratkaisua ei hyväksytä edes välivaiheessa valtateiden (runkoteiden) pääliittymään. Nykyistä valtateiden liittymää voidaan kuitenkin kehittää tasoliittymänä ja parantaa liittymän toimivuutta sekä turvallisuutta (raken-teilla).

Valtatiellä 19 huoltoaseman liittymien liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kääntymiskaistajärjestelyillä ja liittymiä vähentämällä. Valtatie 3 ja Jokipiintien tasoliittymän turvallisuutta voidaan parantaa koulun puoleisen liittymähaaran pienellä siirrolla Vaasan suuntaan ja liittymisnäkemän parantamisella (puusto, pysäkkikatos).

Lisäksi voidaan tehdä nykyisten valtateiden 3 ja 19 yksityistiejärjestelyjä ja parantaa pääteiden liikenneturvallisuutta.

Kevyen liikenteen turvallisuutta voidaan edistää parantamalla kevyen liikenteen olosuhteita ja rakentamalla väyliä sekä alikulkuja.

## Kustannukset ja talous

Tavoiteverkon vaiheen 1 teiden, siltojen, kevyen liikenteen väylien ja melusuojausten rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 14,6 miljoonaa euroa vuoden 2005 kustannustasossa. Lisäksi vaiheen 2 Jokipiin perusverkon eritasoliittymäratkaisun rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 1,7 miljoonaa euroa vuoden 2005 kustannustasossa. Em. kustannukset eivät sisällä alueen itäosan ylipitkän aikavälin varauksena esitettyä rinnakkaistieyhteyttä. Maankäytön kehittämisen kustannuksia ei ole arvioitu.

Tavoiteverkon tierakentamiskustannusten merkittävä lisäys verkkovaihtoehtojen kustannuksiin selittyy mm. sisäisen liikenteen ja kevyen liikenteen verkon täydentymisellä (väylät ja alikulut), Jokipiin eritasoliittymällä, tievalaistus- ja melusuojauskustannuksilla sekä 15 %:n yhteiskustannuksilla.

Tavoiteverkon liikennetaloutta ei ole tässä työssä erikseen laskettu. Aikaisemman yleissuunnitelman perusteella arvioituna tavoiteverkko ei ole yksistään liikennetaloudellisesti kannattava. Maankäytön kehittämishyödyt huomioituna saadaan ratkaisusta yhteiskuntataloudellisempi.



## 7 JATKOSUUNNITTELU

Laadittu tieverkko- ja aluevaraussuunnitelma palvelee jatkosuunnittelua tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa. Suunnitelma toimii myös tarkemman yleissuunnitelman tie- ja liikenneratkaisujen pohjana.

### 7.1 Suunnitelman käsittely

Tiehallinto ja Jalasjärven kunta pyytävät suunnitelmasta lausunnot eri viranomaistahoilta sekä muilta mahdollisilta sidosryhmiltä.

### 7.2 Tiesuunnittelun tarkentaminen

Valittu pääteiden tieverkko- ja eritasoliittymäratkaisu edellyttävät tarkemman yleissuunnitelman laatimista ja siksi eritasoliittymäalueen liikennejärjestelyt on esitetyt ohjeellisina aluevarauksina. Sisäisen katuverkon ja kevyen liikenteen yhteyksien jatkosuunnittelu edellyttää vuorovaikutteista liikenteen ja maankäytön suunnittelua (kaavoitus).

Tilusjärjestelyt tulee selvittää tarkemmassa suunnitteluvaiheessa uuden maantielain mukaisesti.

Uuden valtatie 3 linjauksen välittömään läheisyyteen, Kurunvuoren länsipuolelle, sijoittuvan Miilurämäkän kivikautinen asuinpaikka tulee ottaa huomioon tarkemmassa tiesuunnittelussa ja selvittää sen mahdolliset vaikutukset tiejärjestelyihin (Museovirasto). Myös valtatie 3 välittämään läheisyyteen jäävät asuinrakennukset, niiden melusuojaukset tai mahdolliset lunastukset tulee selvittää jatkosuunnittelussa tarkemmin.

Nykyverkon valtatie 3 kevyen liikenteen alikulkuyhteyden rakentaminen ja tarkempi paikka tulee selvittää jatkosuunnittelussa, siten että alikulku palvelee myös tavoiteverkossa.

Vanhankirkonmäen pohjoispuolisen alikulkuyhteyden ja rinnakkaistien vaiheittain toteuttamisen mahdollisuus tulee selvittää tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Alikulkuhanke liittyy alueen itäosan maankäytön kehittämiseen. Vaihtoehtona voidaan kehittää nykyistä katuverkkoa keskustan suuntaan.

## LÄHDELUETTELO

Tie- ja onnettomuusrekisteri (Tiehallinto)

Rakennus- ja huoneistorekisteri, paikkatiedot (Tilastokeskus).

Ympäristökohteiden paikkatietorekisteri (Ympäristökeskus)

Maakuntakaava (Etelä-Pohjanmaan liitto)

Kaavakartat ja pohjakartat (Jalasjärven kunta)

Valtatien 3 yleissuunnitelma Kaunismäki – Jokipii v. 1988 (Tiehallinto)

Valtatien 3 Tampere – Vaasa ja valtatien 19 Jalasjärvi – Uusikaarlepyy – yhteysväliselvitykset (Tiehallinto)

Valtatien 3 parantaminen Ylöjärvi – Vaasa, kehittämissuunnitelma v. 2005 (Tiehallinto)

Valtatien 3 ja 19 liittymän toimenpideselvitys, Vuohiluoman liittymä v. 2003 (Tiehallinto)

Jalasjärven keskustan ja ympäristön osayleiskaavan kulttuurihistoriallinen selvitys, luonnos (Maa ja Vesi Oy 2005)

Jalasjärven keskustan ja ympäristön osayleiskaavan maisemaselvitys, luonnos (Maa ja Vesi Oy 2005)

Valtatien 3 uuden ohikulkutielinjauksen alueen luontoselvitys, Jalasjärvi, (Maa ja Vesi Oy, Seinäjoki 8.9.2005, Lauri Erävuori, Ympäristöasiantuntija)



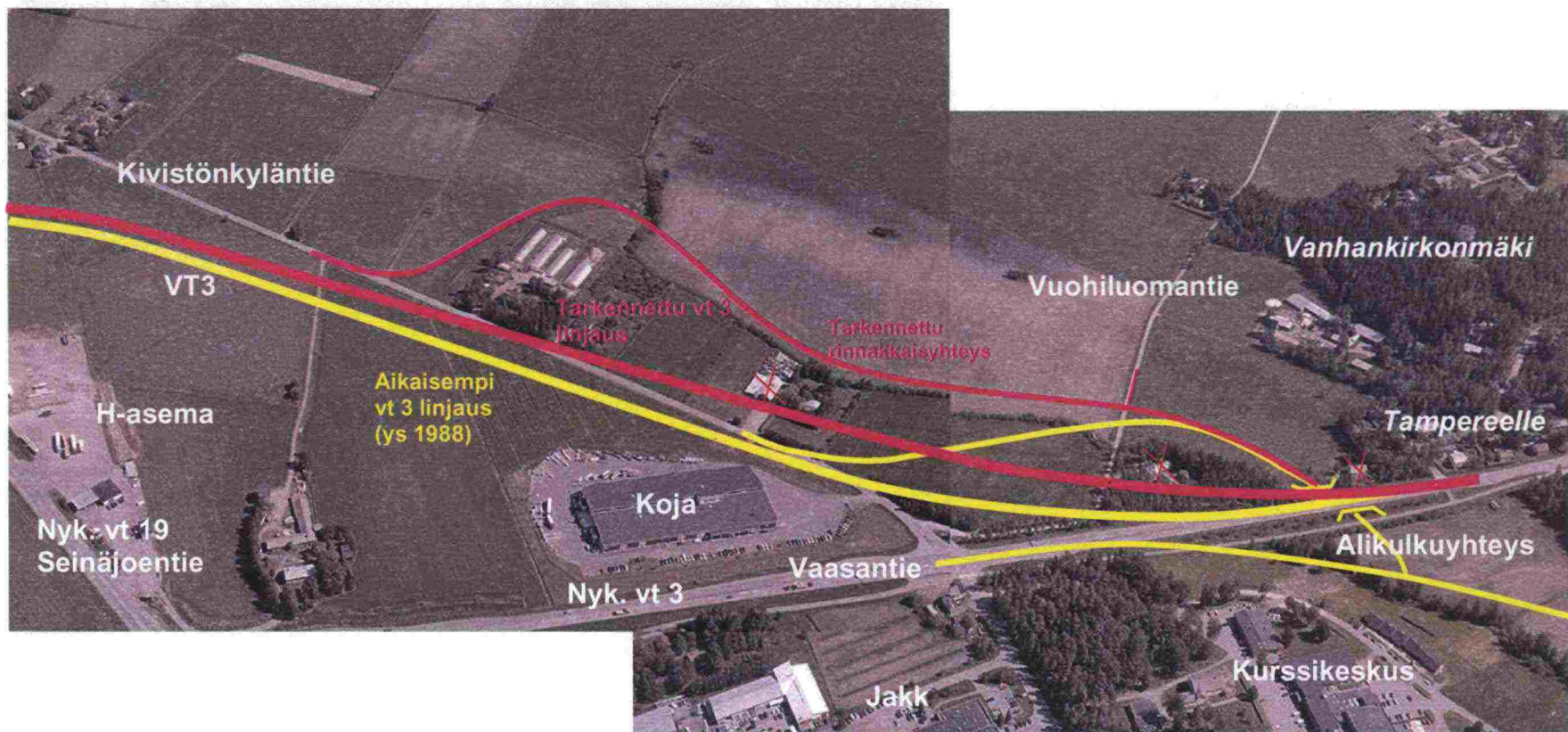
## LIITTEET

Liite 1. Tavoiteverkon havainnekuva Vuohiluoman kohdalta (valtatien 3 alkuosan linjaustarkennus)

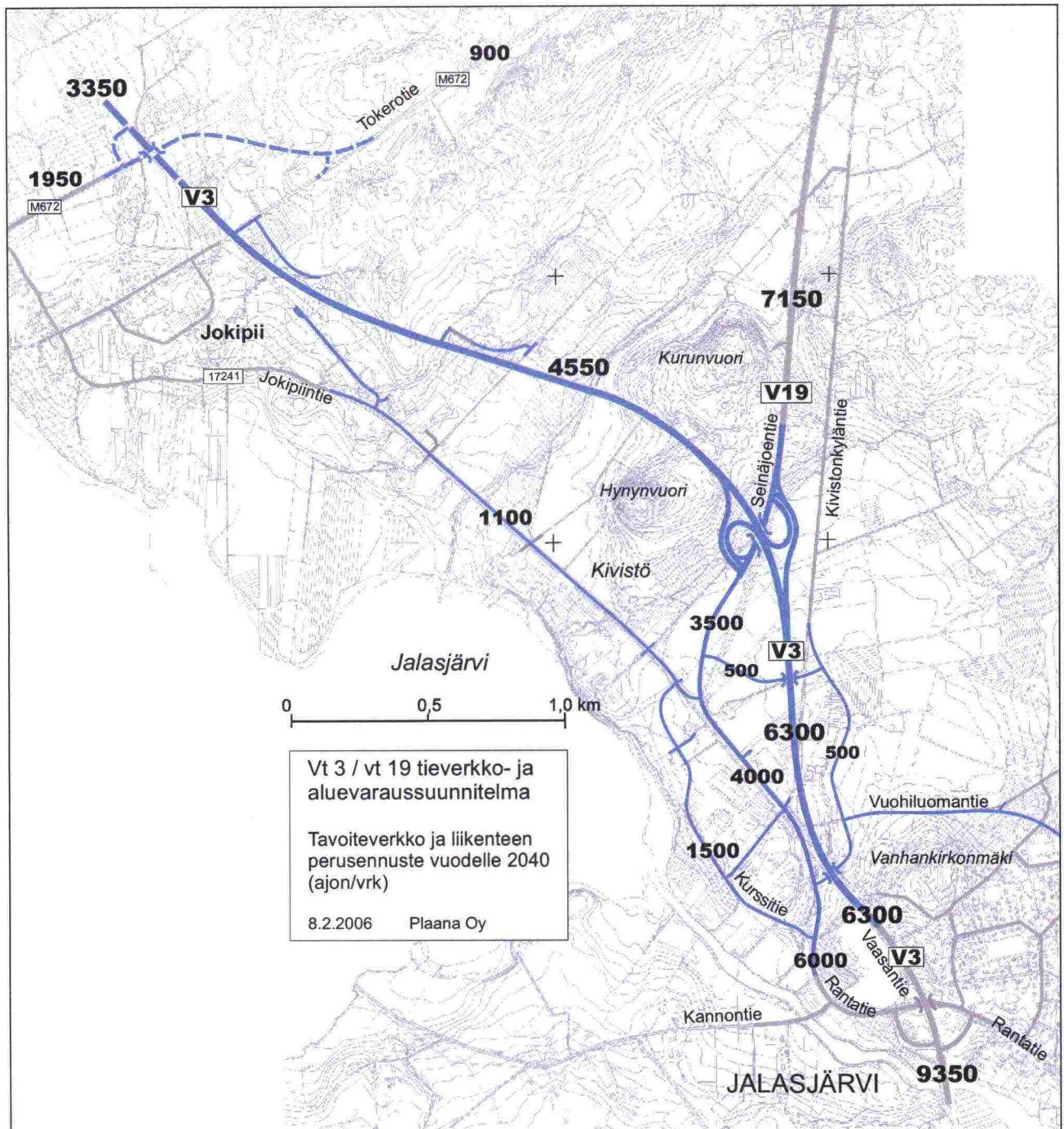
Liite 2. Tavoiteverkon yleisen liikenteen perusennuste vuodelle 2040 (ei sisällä tulevan maankäytön lisäliikennettä)

Liite 3. Jalasjärven keskustan ja ympäristön osayleiskaavan kulttuurihistoriallinen selvitys (luonnos), Maa ja Vesi Oy 2005

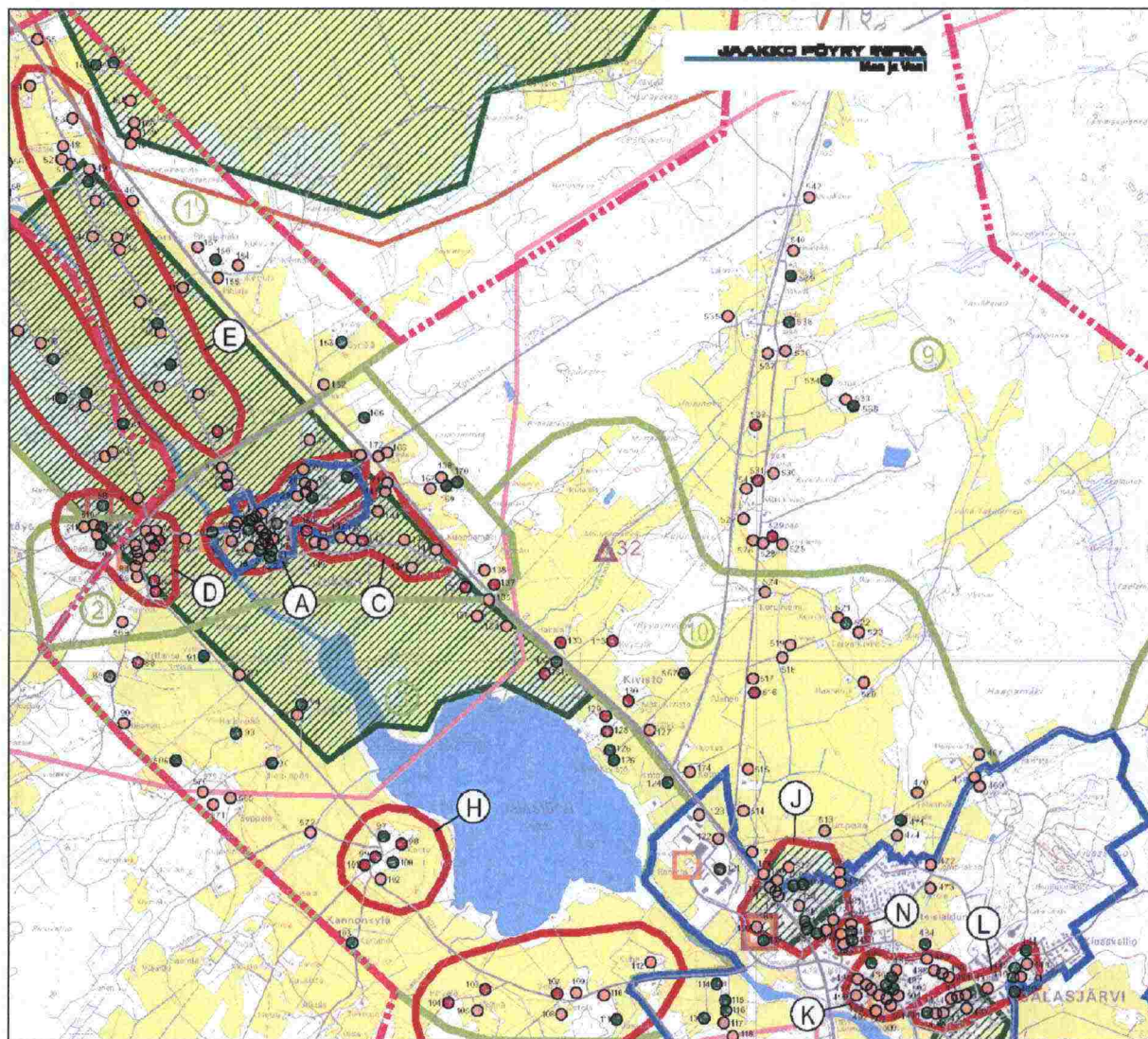
Liite 4. Tavoiteverkon pääväylien suunnitelmakartat ja pituusleikkaukset 1:4000











## VANHAN RAKENNUSKANNAN KARTOITUS

— Kartoitusalueen raja

— Asemakaava-alue

① Osa-alueiden tunnus (1-11)

— Yhtenäisimpinä säilyneet rakennetut ympäristöt (A-X)

○ Aluekokonaisuuksien tunnus  
(Aluekuvaukset tekstin yhteydessä)

214 Kohteen tunnusnumero kartoitustaulukossa

● Aiemmin inventoitu kohde

● Inventoitu kohde

● Inventoitava kohde

● Muu rakennusperintökohde

ARVOKKAAT KULTTUURIMAISEMA-ALUEET JA  
RAKENNETUN YMPÄRISTÖN KOHTEET

— Valtioneuvosto 1995,  
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

— Museovirasto 1993,  
Valtakunnallisesti merkittävä kulttuuri-  
historiallinen ympäristö

— Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2005  
Maakunnallisesti merkittävä kulttuurimaisema

□ Valtakunnallisesti merkittävät kohteet

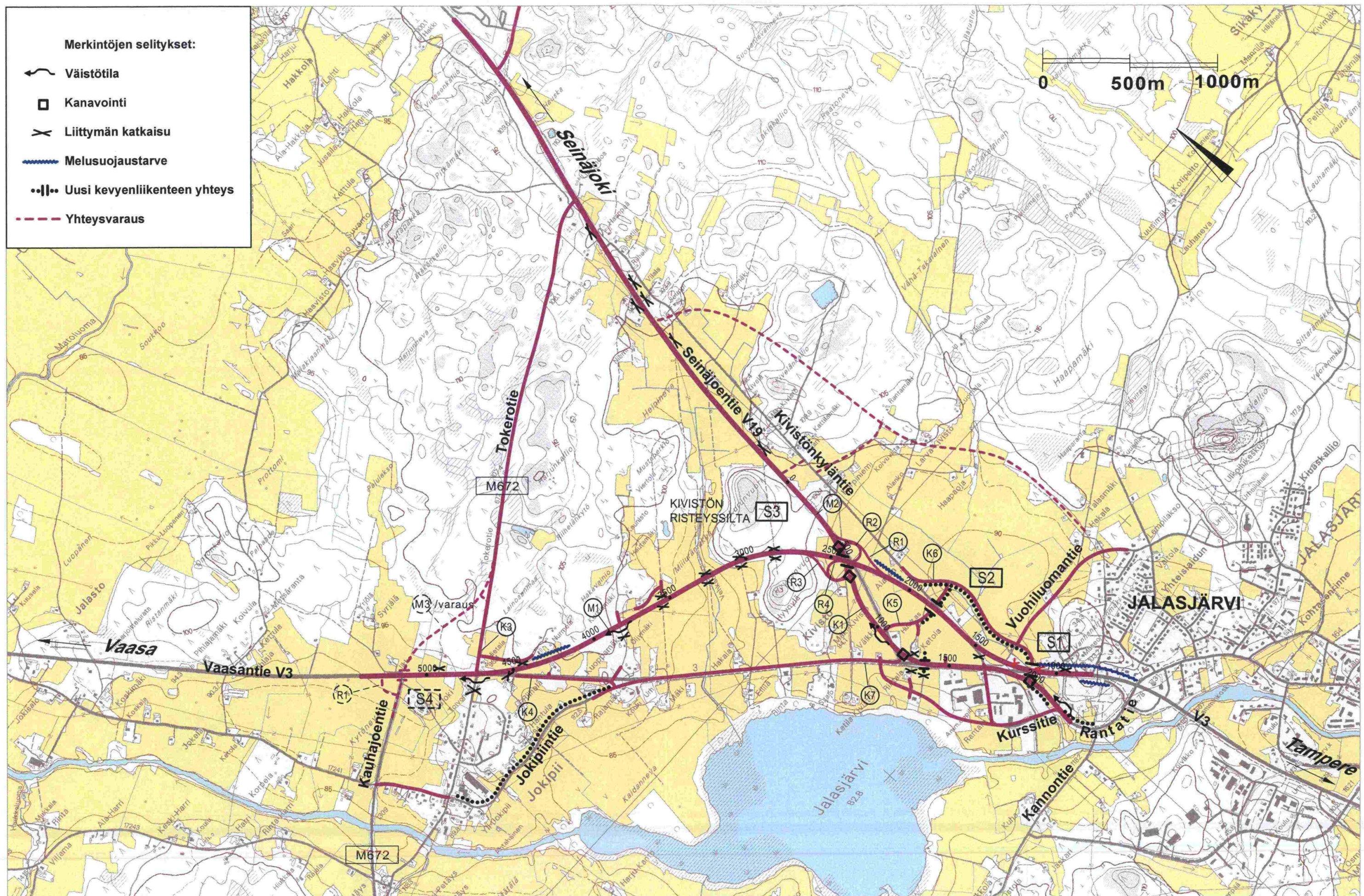
## PERINNEMAISEMAKOHTEET

— Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan  
perinnemaisemat

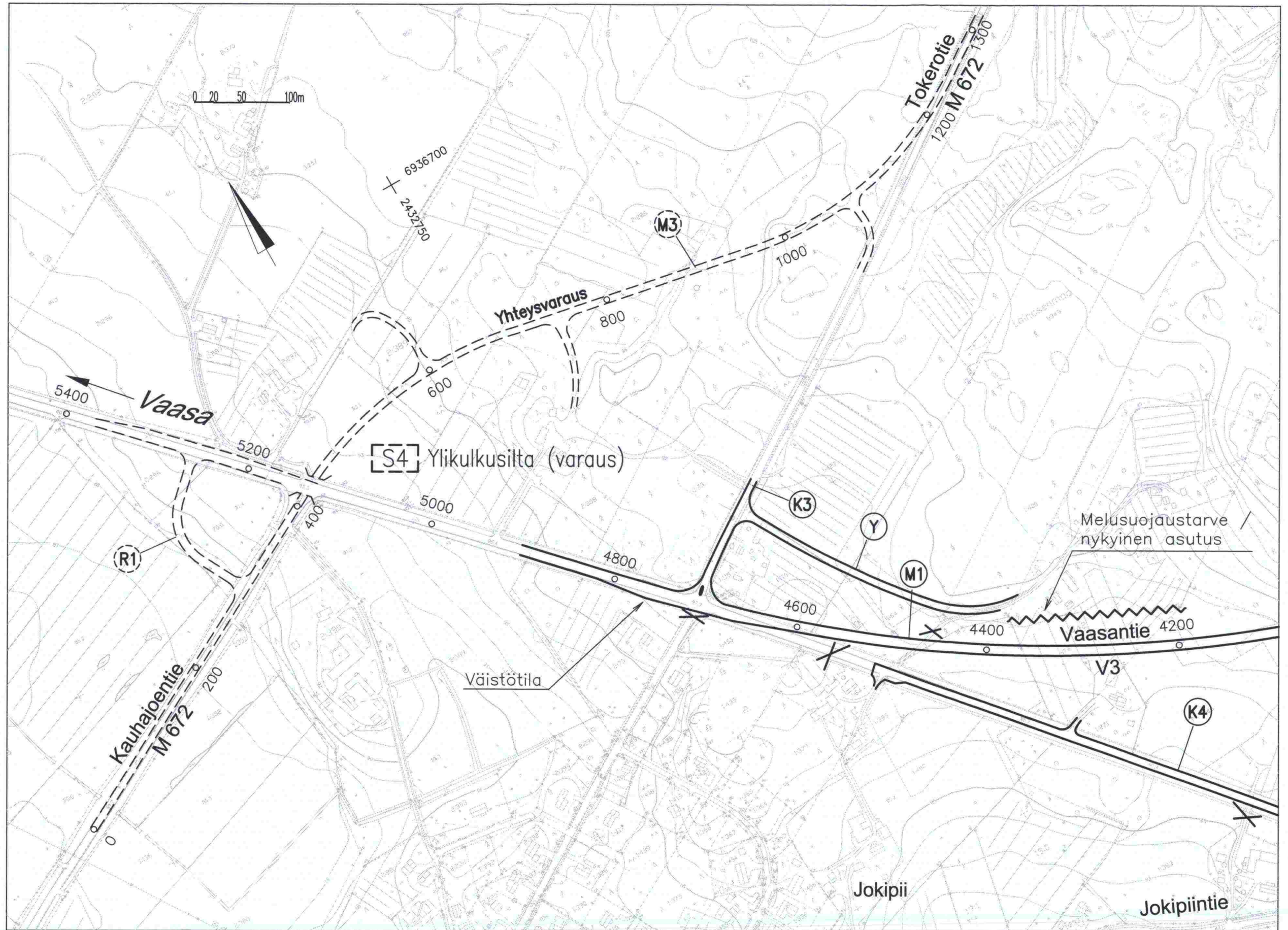
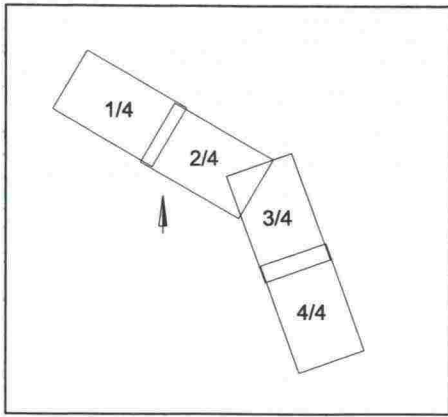
## MUINAISJÄÄNNÖKSET

△ Muinaisjäännökset ovat kiviautisia  
asuinpaikkoja ellei muuta mainita

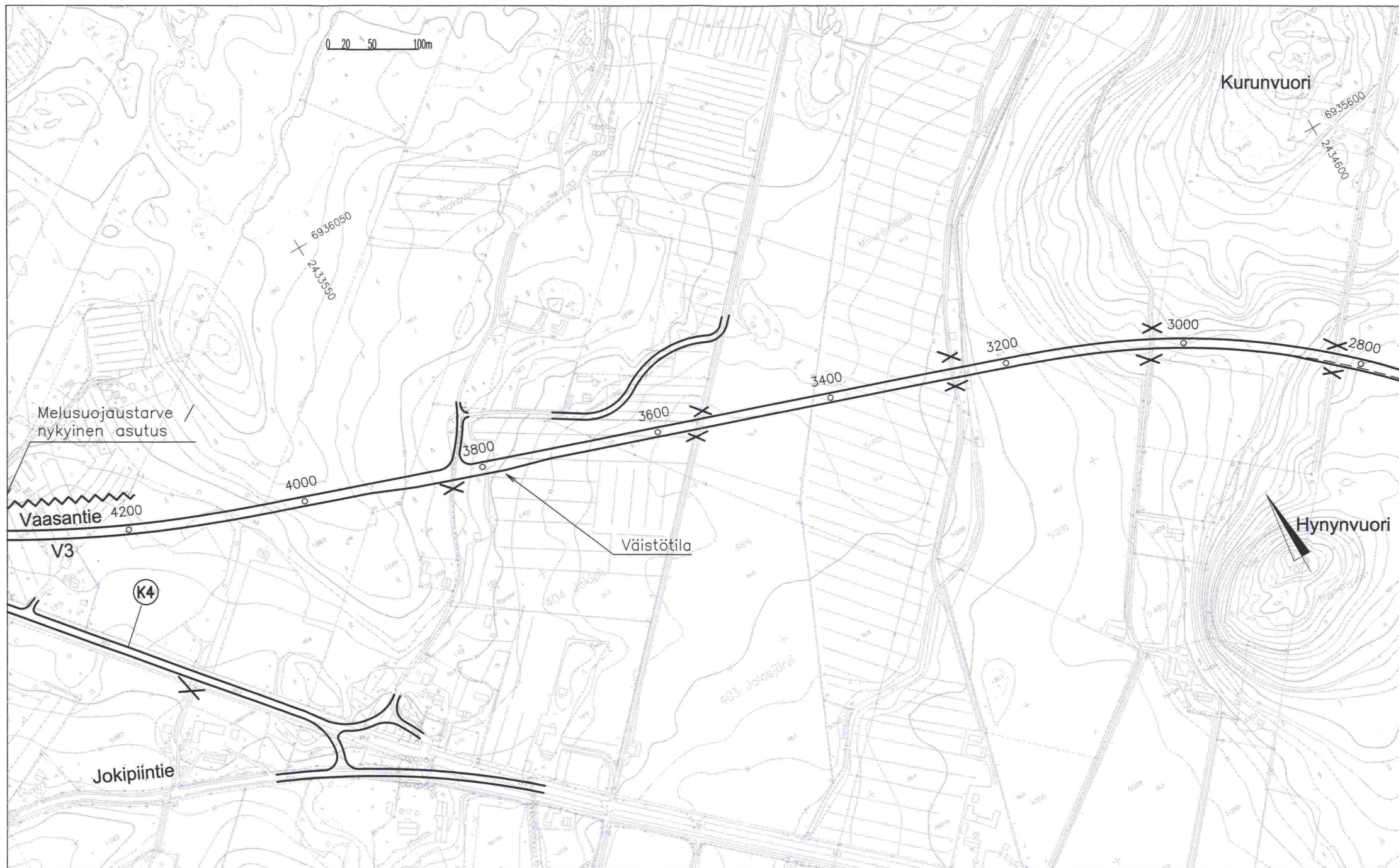








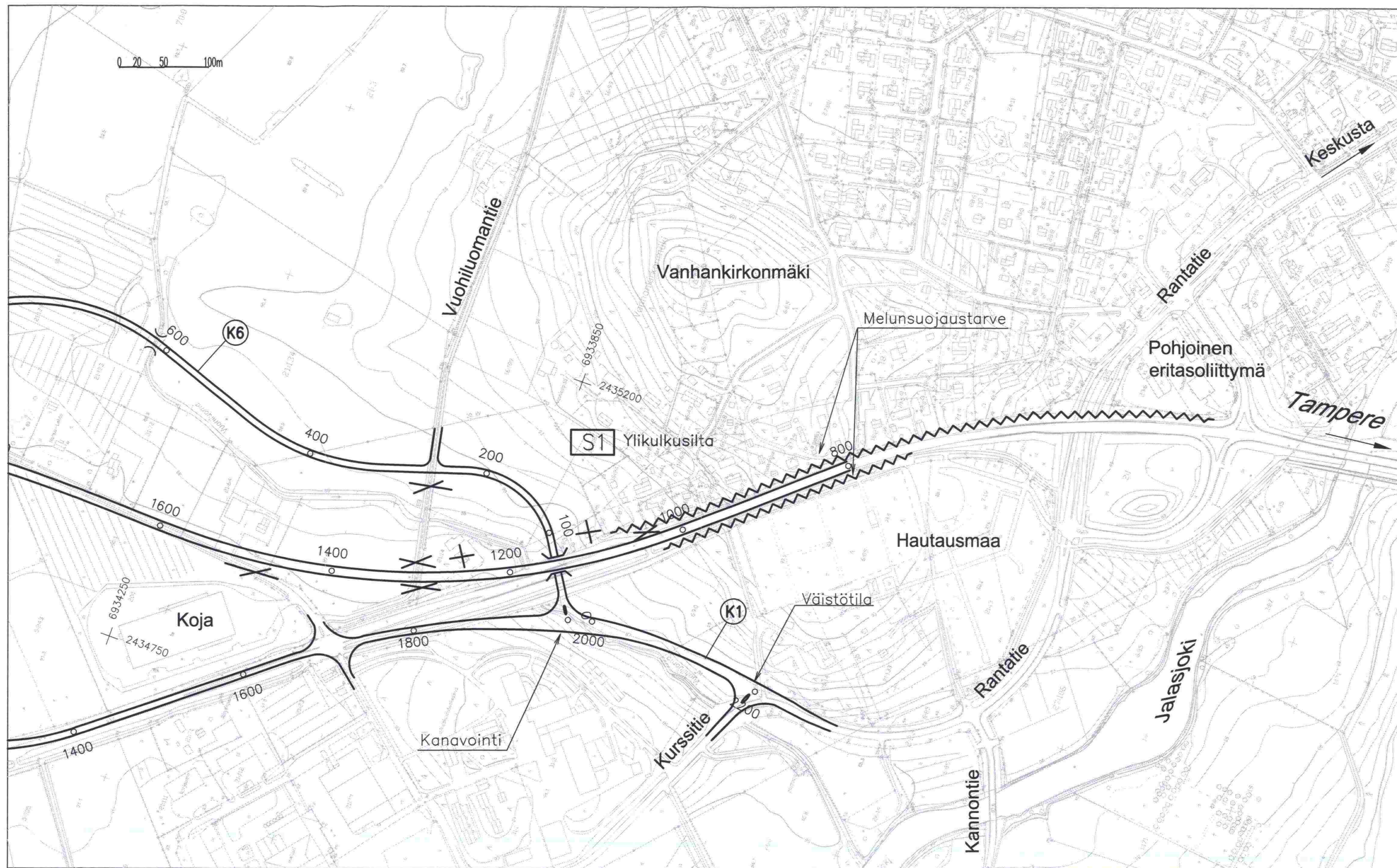




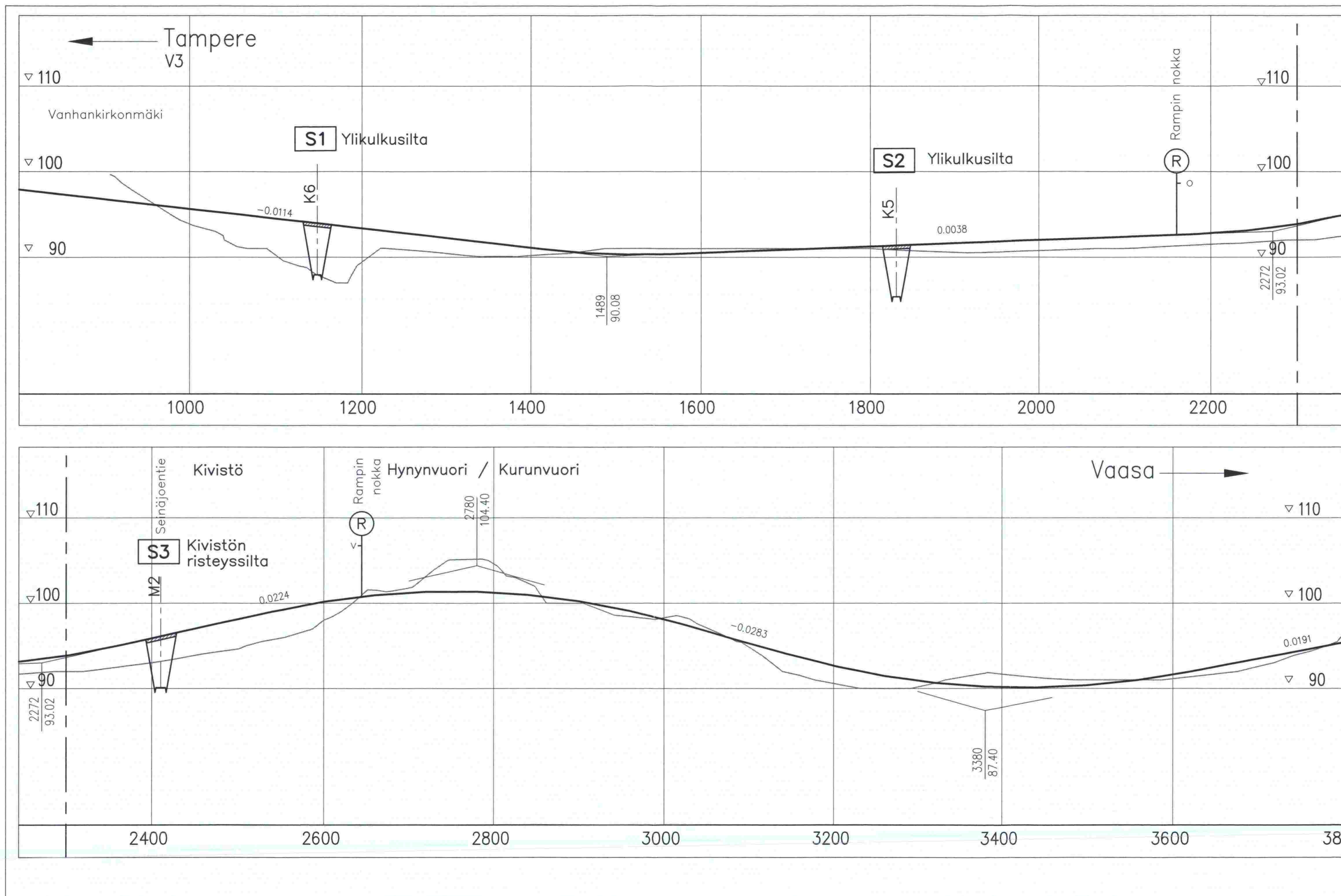




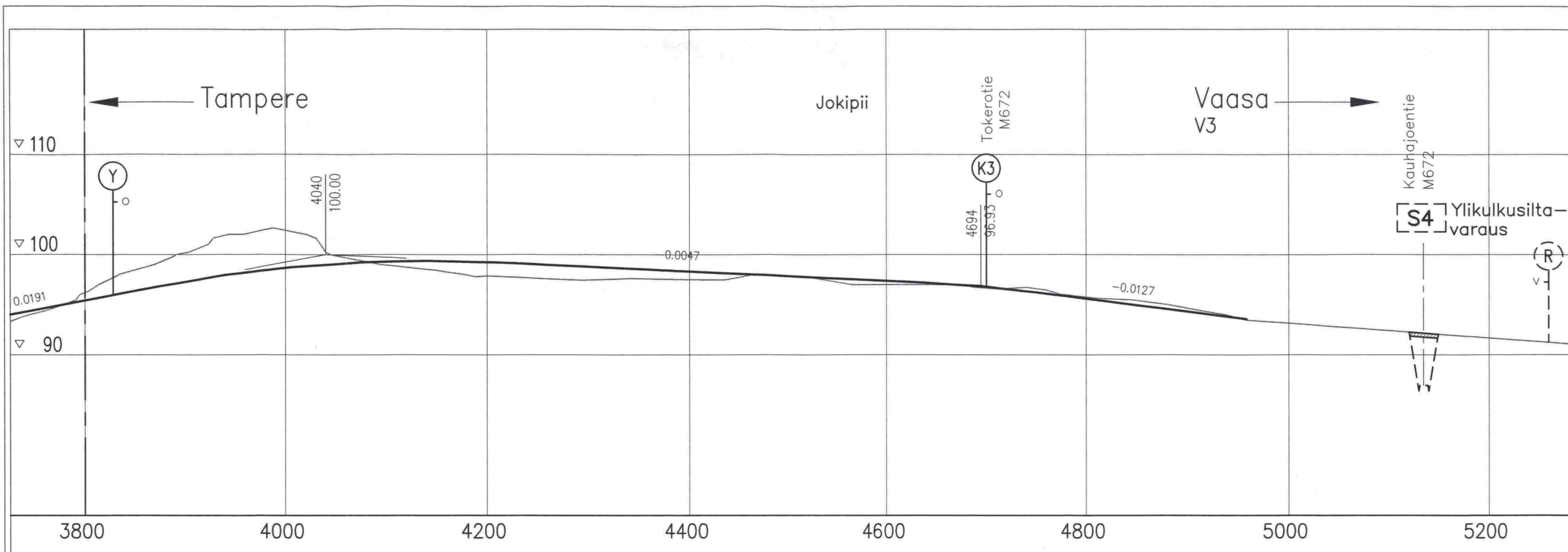


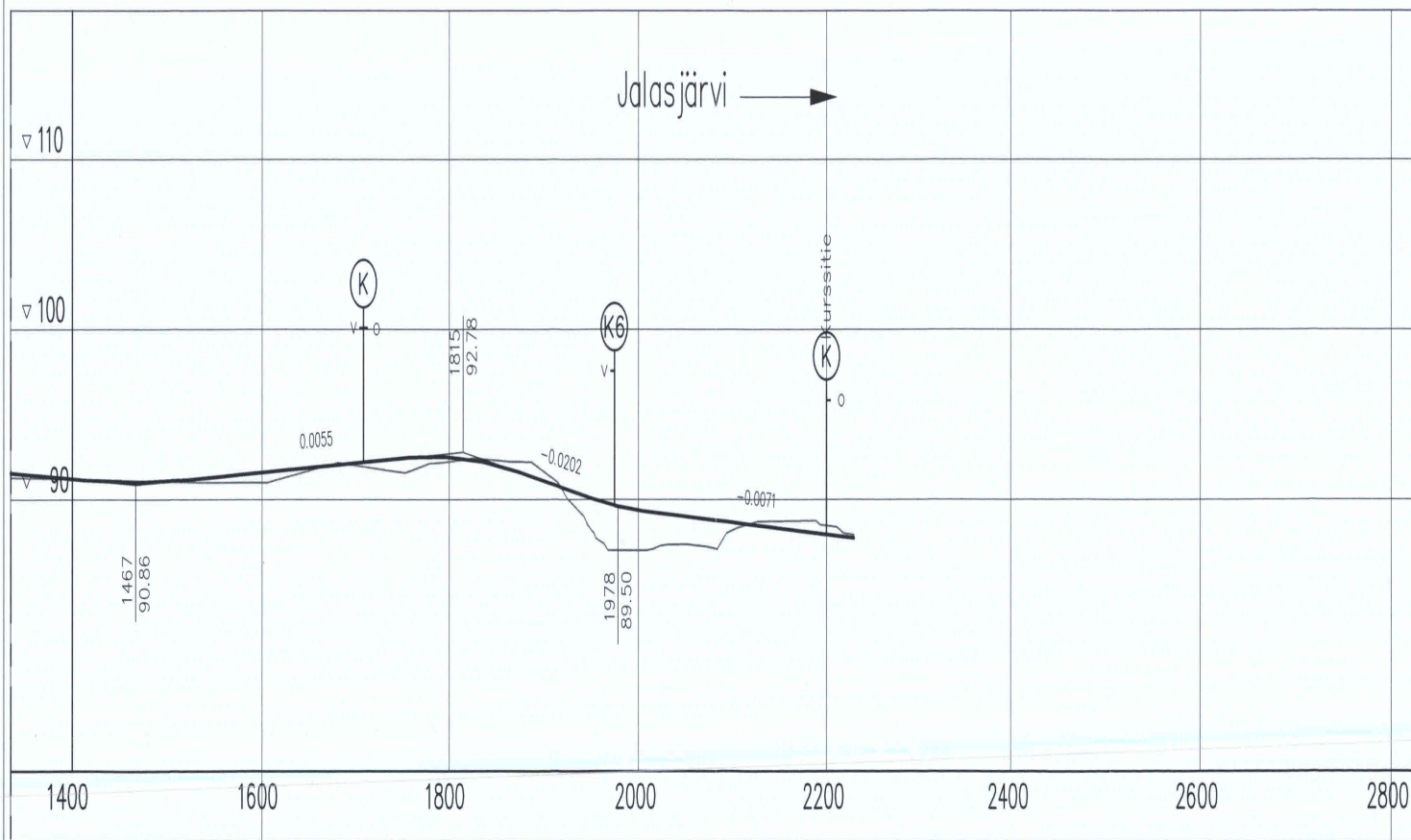
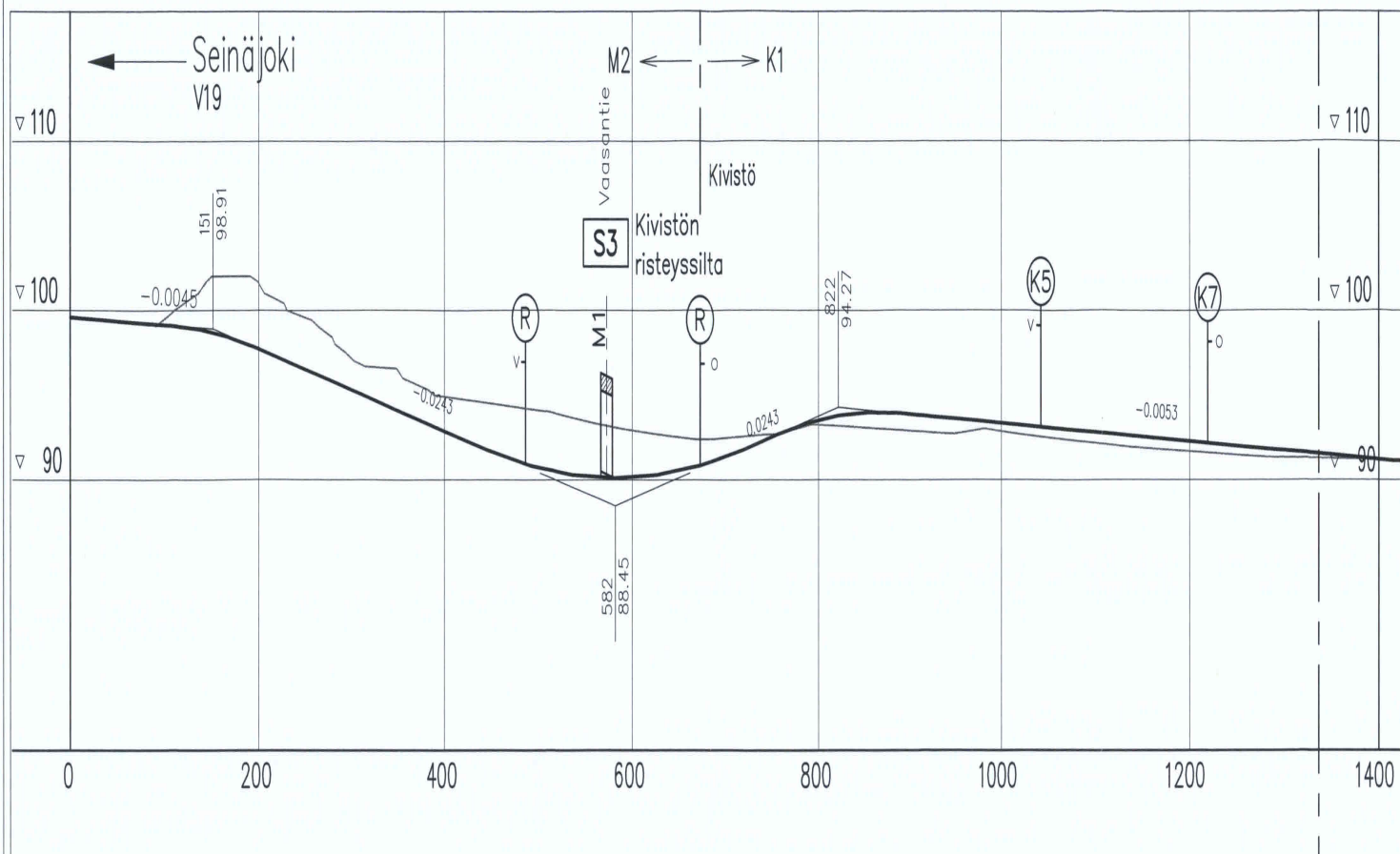






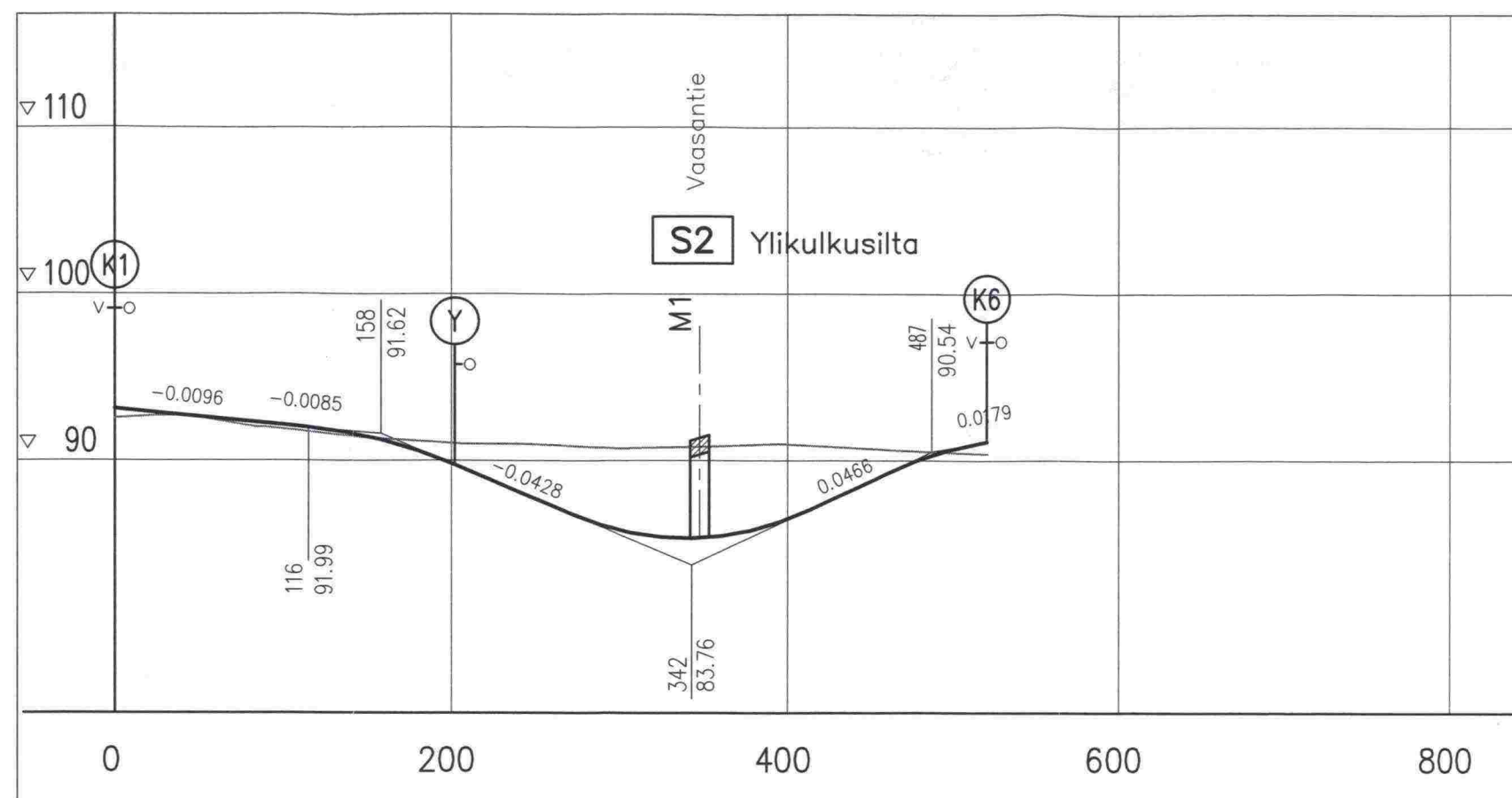




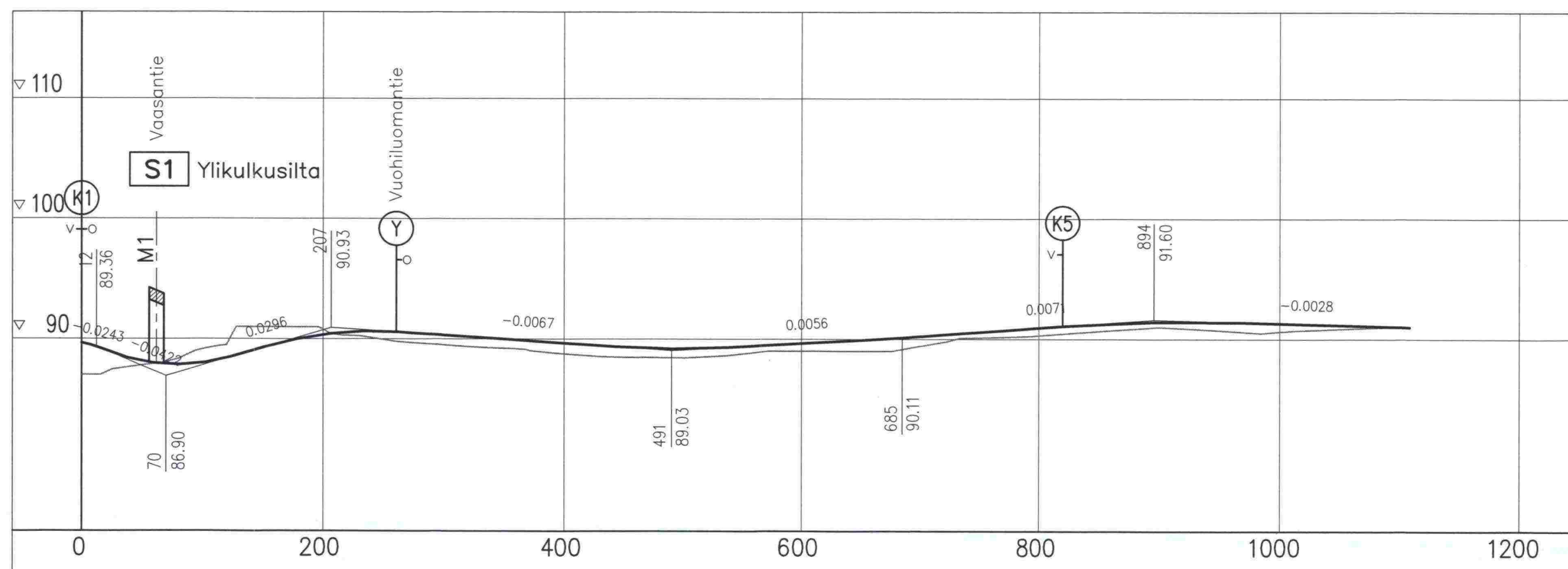




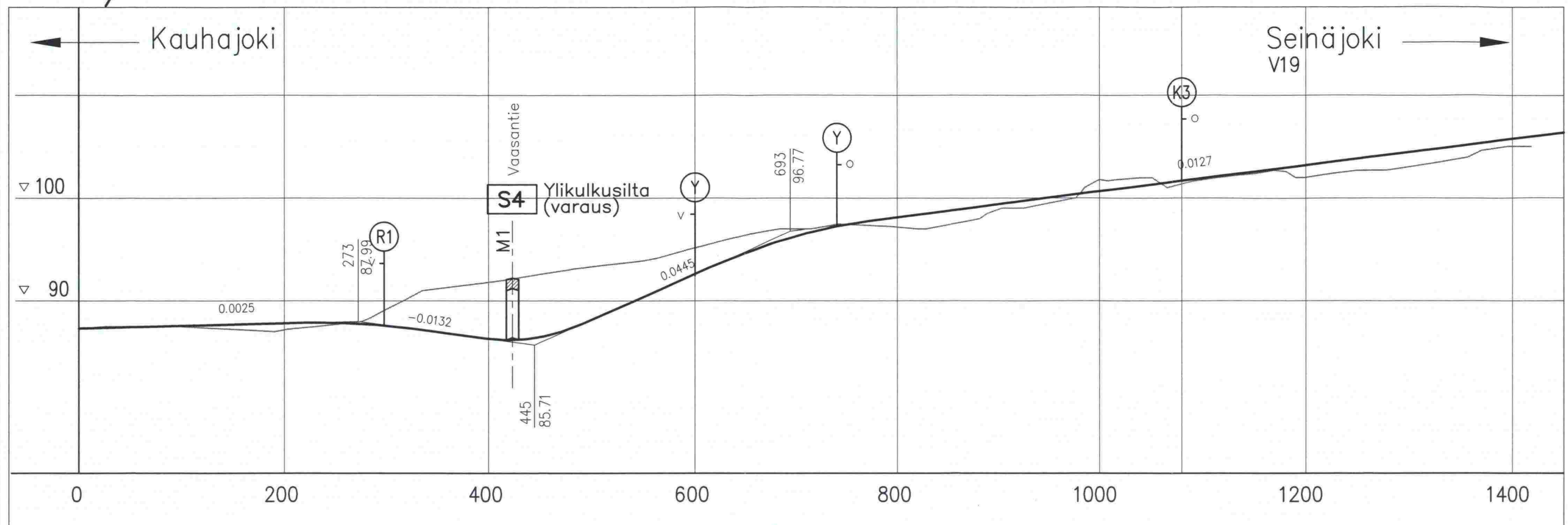
# K5



# K6



# M3/varaus



# R1/varaus

